

**Södra stambanans breddning från 2 till
4 spår mellan Malmö-Lund (Arlöv-
Flackarp)**

- analys av utredningsprocesser och
tillåtlighetsansökan**

Erik Skärbäck

Förord

Banverkets föreslagna lösning har i stort sett ingen framförhållning alls. Man skriver ”Banverket vidhåller därför sin basprognos för tiden fram till 2020. Det finns inte nu underlag för att bedöma vilka förändringar i tågtrafiken som inträffar efter 2020. Det är därför varken ekonomiskt eller tekniskt försvarbart att nu vidta bullerskyddande åtgärder för den tiden”. Detta resonemang är helt i strid mot Miljöbalken som säger att man skall bedöma anläggningens påverkan långsiktigt och uthålligt. Trafikökningen fram till 2020 är i stort sett försumbar, eftersom sträckan merparten av tiden är byggarbetsplats. Ingen tror på att 4-spårsutbyggnaden i framtiden kommer att stanna på åkermarken söder om Lund.

Ett annat gravt fel är att Banverket helt utelämnar det kombinationsalternativ som Regeringen i mars 2007 begärde få prövat, ”förslag till en samordnad utbyggnad av vägar och järnväg i Åkarp, där tunnel för järnvägen genom samhället ingår, bör också redovisas, varvid bl. a. tekniska, miljömässiga och ekonomiska aspekter bör beaktas.” En miljöprövning skall omfatta de alternativ som diskuterats i utredningen. Så har inte skett.

Dessa båda fel i ansökan är helt avgörande för den samlade bedömningen och prioriteringen av alternativ, och äventyrar legitimiteten i ett Regeringsbeslut. Den kompletteringsbegäran, inklusive de externa expertyttrandena som låg till grund för kombinationsalternativet, delgavs heller inte remissinstanserna i november 2009, vilka sålunda vilseförts genom undanhållande av relevant information.

I avtalet med Burlövs kommun har kommunen reserverat sig för att miljöprövningen görs på vetenskaplig grund. Detta kan inte anses möjligt med det obalanserade informationsunderlag remissinstanserna fick och det underlag som nu Regeringen fått. Det är ofrånkomligt att samhällsbyggandet kan ske utan miljöstörningar, men att undanhålla relevant information för dimensionering av skyddsbehov för den berörda befolkningens hälsa är oförsvarligt.

SLU har tillsammans med expertis från våra tre största universitet medverkat i utredningar som sålunda undanhålls från Järnvägsutredningen. Banverkets bullerberäkning och lönsamhetskalkyl felar dels pga en kraftig underskattning av den framtida trafikutvecklingen, dels pga negligering av beräkningsmodellens anvisningar för anpassning till lokala förhållanden. Denna rapport syftar till att sätta ljus på det vetenskapliga underlaget och på så sätt komplettera Regeringens beslutsunderlag.

En samlad bedömning är för Åkarp ett alternativ med överdäckningar som även skyddar bebyggelsen längst i väster, vilken är dubbelexponerad genom buller från E6, samt även överdäckning i höjd med den kommande bebyggelsen i öster. För Hjärup är djupt nedsänkt 5,5-6 m oundvikligt pga den framtida trafikökningen. Nedsänkt lösning behövs även framför kommande bebyggelse i östra utkanten av Arlöv.

Dessa förändringar är så stora och kostsamma i förhållande till Banverkets begäran att de inte kan anstå till nästa planskede, utan måste beslutas i tillåtligheitsgivningen som låser budgeten för planskedet. Om så inte beslutas nu kan förväntas betydligt kostsammare ombyggnader redan kort efter att kringliggande nät byggts ut.

Erik Skärbäck

Professor i översiktlig planering med inriktning på konsekvensanalys

Innehåll

Direkta synpunkter på formuleringar i ansökan	4
Kritik mot Banverkets hantering	12
Utredningsprocessen	14
Förhistoria	14
2000-juni 2005, Bearbetning av MKB. Banverket utreder	15
Fråga 1. Nationell jämförelse av bullret	16
Fråga 2: Hastigheten i trafikutvecklingen och de samhällsekonomiska vinsterna.....	17
Fråga 3: Beräkningsmetodens anpassning till särskilda förhållanden	17
Fråga 4: Rofyllda parker	18
Juli 2005-mars 2006, Remisskede av JVU. BV hämtar synpunkter från alla	18
Fråga 1. Jämförelser av buller	18
Fråga 2: Hastigheten i trafikutvecklingen och de samhällsekonomiska vinsterna.....	19
Fråga 3: Beräkningsmetodens anpassning till särskilda förhållanden	19
Fråga 4: Rofyllda parker	20
April 2006 - mars 2007, BV lämnar in begäran, MD får bollen	20
Fråga 1. Nationell jämförelse av bullret	21
Fråga 2: Trafikutveckling och samhällsekonomi	21
Fråga 3: Beräkningsmetodens anpassning till särskilda förhållanden	22
Fråga 4: Rofyllda parker	22
April 2007 – mars 2008. Miljödepartementet begär komplettering - BV får tillbaks bollen.	23
Fråga 1. Nationell jämförelse av bullret	24
Fråga 2: Hastigheten i trafikutvecklingen och de samhällsekonomiska vinsterna.....	24
Fråga 3: Beräkningsmetodens anpassning till särskilda förhållanden	24
Fråga 4: Rofyllda parker	25
April 2008 dec 2009 Burlöv dras in i förhandlingsplanering, ny ansökan förbereds	25
Fråga 1. Nationell jämförelse av bullret	26
Fråga 2: Hastigheten i trafikutvecklingen och de samhällsekonomiska vinsterna.....	26
Fråga 3: Beräkningsmetodens anpassning till särskilda förhållanden	27
Fråga 4: Rofyllda parker	27
Samlad bedömning	28
Referenser.....	28
Kommentarer till Banverkets yttrande angående begäran om tillåtlighet för ombyggnad av Södra stambanan, delen Arlöv-Flackarp, från två till fyra spår. Banverkets yttrande.	30

Banverkets begäran 2010-03-19 kan läsas sist i rapporten

Direkta synpunkter på formuleringar i ansökan

Sid 1, 2a stycket "acceperats av de närmast berörda kommunerna". Burlöv har reserverat sig. Fullmäktige har beslutat "att förtydliga att avtalet inte skall vara styrande för en kommande miljöprövning, utan utgöra miniminivåer vad gäller åtgärder för bullerreducering såsom överdäckningarnas längd och järnvägens förläggningsdjup". Burlövs kommun har upplevt flera gånger tidigare att Banverket, efter att ha erbjudit nedsänkt lösning, sedan har tagit tillbaks erbjudandet och återgått till markalternativet som repressalie. Med denna formulering hoppas kommunen slippa utsättas för samma hotsituation ytterligare en gång. Vidare anger reservationen: "Kommunen förutsätter att Miljödepartementet i sin prövning, utifrån vetenskaplig grund, gör en korrekt bedömning av bullersituationen i Åkarp och fastställer de skyddsåtgärder som är nödvändiga för att en utbyggnad i enlighet med miljöbalkens krav skall kunna genomföras." En korrekt bedömning innebär givetvis att Banverket skall göra den av Regeringen begärda kompletteringen/utredningen av kombinationsalternativet "samordnad utbyggnad av vägar och järnväg i Åkarp, där tunnel för järnvägen genom samhället ingår, bör också redovisas, varvid bl. a. tekniska, miljömässiga och ekonomiska aspekter bör beaktas" (Miljödepartementet 2007-03-22), och att Banverket skall yttra sig över tillhörande externa expertyttranden.

Sid 1, 2a stycket vidare, "har tillstyrkts av..." Här nämns inte Riksantikvarieämbetet som har avstyrkt, eftersom de inte tycker att Banverket kunnat visa att tunnel innebär oskälig kostnad om man vill uppnå målet *God bebyggd miljö*. För övrigt är det frågan vilket värde man kan tillmäta remissinstanserna, eftersom de konsekvent har undanhållits relevant expertinformation som kritiserar Banverkets utredning och talar för kommunens alternativ.

Sid 2, 2a stycket: "något nedsänkt genom Hjärup". Så lågt nedsänkt som nu förslås för Hjärup, 1-1,5 m, har aldrig ens någon remissinstans tillstyrkt. 1-1,5 m ger försumbar förbättring av bullerskyddet jämfört med markalternativet. Med tanke på framtida trafikökningen bör sänkningen vara djup, så att överdäckning kan ske i framtiden. Billigast är givetvis att beräkna för det fulla erforderliga framtida bullerskyddet från början, vilket kan resultera i överdäckning.

Sid 2, 4e stycket: Att markalternativet inte längre är aktuellt är inget argument för att inte besvara Regeringens remiss från mars 2007, eftersom den avser ett kostnadseffektivt tunnelalternativ. Regeringens remiss är inte fokuserad på markalternativet utan på det s.k. kombinationsalternativet, att samtidigt med järnvägsutbyggnaden lösa den förestående ombyggnaden av E6 till 6-filig motorväg genom Åkarp. Kombinationsalternativet är 1,7 km järnvägstunnel genom Åkarp och samtidigt sänkning av E6 till markplanet för att kunna reducera bullret mot både Åkarp och Alnarp. Miljödepartementet begär uttryckligen att Banverket skall yttra sig över skrivelserna och vidare: "Banverkets syn på kommunens förslag till en samordnad utbyggnad av vägar och järnväg i Åkarp, där tunnel för järnvägen genom samhället ingår, bör också redovisas, varvid bl. a. tekniska, miljömässiga och ekonomiska aspekter bör beaktas." Begäran om yttrande gäller alltså tunnel ej markalternativet som BV skriver.

Det var kombinationsalternativ som diskuterades mellan parterna på Stockholmsmötet en månad senare i april 2007, och för vilket en förhandlingsman skulle tillsättas för finansieringsfrågan. Så blev det också entydigt refererat i pressen dagen därpå (Bilaga 8). Markalternativet har aldrig diskuterats som ett möjligt alternativ, inte av den av Länsstyrelsen

initierade beredningsgruppen som verkade 2002-2005 då Banverket 2004 erbjöd Burlövs kommun nedsänkt med breda överfarter (Fojab), vilket kommunen avböjde. Markalternativet fick sedan klart nej av remissinstanserna 2005.

Banverkets sätt att ringakta Regeringens remiss (2007-03-22) genom formuleringen att skrivelserna till Regeringen kom från "Burlövs kommun och Erik Skärbäck, som äger en bostadsfastighet i Åkarp" är förvånande. Informationen om mina ägoförhållanden är irrelevant. Mitt engagemang härrör från att konsekvensanalys är mitt fackområde, av att jag även varit engagerad som konsult åt Banverket och av att jag till och från anlitas som rådgivare åt Burlövs kommun. Påståendet är också ofullständigt. De flesta skrivelserna kommer från en lång rad externa experter: bl a Birgitta Berglund, Tor Kihlman, Jonas Eliasson, Jan-O Mattsson, Pontus Thorsson, Björn Anders Larsson Nordic Evaluation Group som alla stödjer Burlövs kommun med yttranden och utredningar. Dessa är ledande företrädare inom sina kunskapsområden. Mauritz Nordstrand med lång erfarenhet inom järnvägsprojektering, bl a på uppdrag för Banverket, tog fram ett totalt sett kostnadseffektivt förslag med kombinerad lösning.

Sid 2, 6e stycket. Banverket anser inte att det är "påvisat att Åkarp är utsatt för inversion i sådan omfattning att bullerutredningen blir missvisande". Det stämmer inte med SMHIs och Naturvårdsverkets remissvar som båda säger att modellen undervärderar bullret i Åkarp. Det SMHI säger är att om man vill veta med hur mycket den underskattar, så bör man ha långa mätserier.

De externa experterna prof Jan-O Mattsson, Lunds universitet och Tekn dr Pontus Thorsson, Akustikverkstan i Rynge, har med fyra utredningar, bl a en lång mätserie och analys av väderstatistik, visat att markinversion nattetid orsakar omfattande kalluftstillrinning som ger förstärkt bullerutbredning i genomsnitt flera nätter/kvällar per vecka sommartid, att ökningen kan vara 30 dB(A) från dag till natt på 700 m avstånd från järnvägen. Tidigare har som max uppmätts 25 dB(A) bullerskillnad från dag till natt vid inversion (Uppsalaslätten).

Naturvårdsverkets anvisningar för den använda metoden (Nordiska beräkningsmodellen) anger att modellen är kalibrerad för normalförhållanden och att korrigering kan göras för särskilda väderförhållanden (SNV 1998). Det har inte skett i denna järnvägsutredning. I föregående ansökan, 2006, motbevisade Banverket lokalklimateffekten genom att hävda att mätningar visar överensstämmelse med beräkningar. Vid kontroll visade sig mätningarna var utförda dagtid, ej natt eller kvälltid.

SMHI skriver i sitt yttrande (2007-08-24). "En beräkningsmodell som denna underskattar förhållandena vid kraftiga markinversioner som de i Åkarp och liknade slättförhållanden. Från det expertmöte med SMHI, dit Mattsson eller Thorsson ej inbjöds, skriver Banverket ett protokoll där man utelämnar sista delen av påståendet "och liknade slättförhållanden", vilket gör Banverkets referat till en slags cirkelbevis, för att Åkarp är som alla andra slättbygder. Det är just omgivningsförhållandena med topografi, markanvändning och öppenhet som avgör kallluftsfenomenets omfattning.

Naturvårdsverket säger att man bör hålla god marginal, och talar i sitt remissvar om överdäckningar i pluralis. Liknade formuleringar gör Länsstyrelsen. Ändå ligger Banverket kvar med avtalsförslaget oförändrat, dvs Banverket betalar för breda överfarter, men vill inte ta ansvar (kostnaden) för överdäckningar.

Anvisningarna för modellen säger att den är korrelerad för normalförhållanden, och att om det råder särskilda förhållanden, så kan man lägga in en korrektion. Att Banverket tydligen aldrig tidigare gjort detta är inget argument för att det skulle vara legitimt att fortsätta med den

underlåtenheten där korrektion vore befogad. Att begära politikernas beslut för att tillåta sig följa anvisningarna, dvs frånga att alltid göra som man "gämgse" gjort, vilket Vägverket diskuterar i ett remissvar 2008, är att försöka glida ifrån sitt eget ansvar som sökande att visa att den sökta anläggningen inte skapar ohälsa hos kringboende.

En tillämpning av korrektion i Åkarp riskerar inte bli särskilt prejudicerande, eftersom mätningarna visade att bullernivåökningen under inversionsnätter kan bli hela 5 dB(A) större (= 3-4 ggr större) i Åkarp än någonsin tidigare uppmätt på andra platser i Sverige. Om det inte anses motiverat med modellkorrigering i Åkarp, så finns därför inget som talar för att det skulle kunna bli motiverat någon annanstans. I så fall frångår man Naturvårdsverkets anvisningar, och hela modellverket måste ifrågasättas.

En fjärde utredning med ballongsondering från maj 2009, utförd av SLU, visar mer om hur bullerutbredningen sker. Det rör sig om en kombinationseffekt av kalluftsansamling och ovanförliggande medvindseffekter. Den utredningen är vetenskapligt granskad och publicerad.

En helt ny (februari 2010) oberoende utredning "Miljösamverkan Skåne", i samarbete mellan Länsstyrelsen, Skånes kommuner, Region Skåne, Lunds universitet och trafikverken jämförs "beräknad störning" från vägtrafik (från två konsultfirmor) med "upplevd störning" från olika trafikslag (från Folkhälsoenkäten Skåne, med ca 30.000 svarande). Kommunerna visar relativt likartad skillnad mellan beräknad och upplevd störning utom för Burlöv som sticker ut extremt. För merparten av kommunerna är det 25-100% fler som upplever sig störda än vad beräkningarna säger, men för Burlöv är det nästan 400% upplevt störda jämfört med beräknat störda. Studien gäller förvisso bara vägtrafik, och det kan finnas felkällor i beräkningarna. Detta är ännu inte analyserat. Ett visst fel torde ligga i att Nordiska beräkningsmodellen ej tar hänsyn till överlagrat buller från andra källor, t ex vägtrafikbuller + tågtrafikbuller, vilket förekommer mycket i Burlöv. Men det torde knappast kunna förklara mer än max 100% skillnad mellan upplevt störda och beräknat. I komparativa studier brukar man anta att systematiska fel slår lika för de jämförda objekten (här: kommunerna). I det här fallet är det svårt att se någon annan förklaring till Burlövs stora avvikelse än de omtvistade särskilda väderförhållandena.

I sammanhanget bör också tilläggas att EU i skarpa ordalag rekommenderar att använda lokala och representativa data i modeller (Good Practice Guide for Strategic Noise Mapping. European Commission Working Group Assessment of Exposure to Noise (WG-AEN) 2007).

Banverkets mening "att det inte påvisats" att bullerutredningen blir missvisande saknar därför grund. I detta läge är det snarare Banverket som har bevisbördan.

I avtalet begär Banverket från de andra avtalsparterna att bullerberäkningen accepteras som "tillräckligt tillförlitlig". Det kan man inte anse idag. Den frågan bör Miljödepartement ta ställning till.

Sid 3, stycke 4: Banverket antyder att miljökvalitetsmålet *god bebyggd miljö* uppfylls i större grad för det nedsänkta alternativet än för det markalternativet. Det får väl anses som en självklarhet, men säger inget om uppfyllelsen är tillfredsställande. Riksantikvarieämbetet tycker inte så. Det är tveksamt att använda formuleringar som att "mål uppfylls i viss grad", eller bullerberäkningen är "tillräckligt" tillförlitlig. Antingen uppfylls mål, eller inte. Antigen är en beräkning tillförlitlig, eller inte.

Sveriges ekvivalentbullerriktvärde 60 dB(A)_{24h}, dvs medelvärde för helt dygn, är mycket högt och räknar inte med överlagrat buller från andra källor. Till exempel har Tyskland 59 dB(A) dagtid och 49 dB(A) nattetid, samt 57 dB(A) för skolor och daghem. Vårt höga ekvivalentbullerriktvärde har dock hittills knappast kommit i spel eftersom Sverige har ett maxbullerriktvärde, 70 dB(A) för varje enskilda passage, vilket i praktiken hittills på ”normalt” trafikerade banor blivit dimensionerande för bullerskydden. På den nu aktuella sträckan kommer enligt uppgift dock ekvivalentbullerriktvärdet att kunna bli dimensionerande relativt kort efter utbyggnaden till fyra spår. Då är det för sent att komma till insikten att ekvivalentbullerriktvärdet varit för högt. Då kanske också EUs rekommendationer om riktvärdet L_{den} har beslutats få bestämmande kraft. Det innebär att nattbuller viktas upp med faktorn 2 och kvällsbuller med faktorn 1,5.

Banverket vill inte självantavika från det fortfarande gällande ekvivalentbullerriktvärdet, men Vägverket skriver insiktsfullt i ett remissvar 2008 att det vore bra för både Banverket och kommunen om politikerna tar ställning i frågan. Å andra sidan är riktvärdet ingen lag. Det är uttalat i ett regeringsuttalande M2005/3963/Bo, att sökande skall ta lokala hänsyn. Enligt Miljöbalken är det den sökandes eget ansvar att självantanalysera, föreslå och genomföra erforderliga åtgärder för att inte riskera de närboendes hälsa. Sökanden kan inte i det enskilda fallet krypa bakom detta ansvar med hänvisning till att Riksdagen, som i en tid med betydligt mindre trafik har beslutat generella riktvärden.

Man ställer sig frågan varför vi skall ha riktvärden som ger betydligt mer störning än grannländer? När statsministrarna från Sverige och Danmark invigde Öresundsbron uttalade de gemensamt att Öresundsregionen skall vara bland de renaste i Europa? Uttalandet omfattar givetvis också bullret. Det bör väl också kunna betraktas som ett bilateralt avtal mellan Sverige och Danmark, och som har större tyngd än en verksamhetsutövers avtal med en drabbad.

Sid 5, 2a stycket: ”ombyggnad av genomfarten genom Lund har tyvärr inte fått en så hög nationell prioritet” att den ”skulle kunna utföras parallellt med Arlöv-Flackarp”. Detta kan inte tas som argument för att det inte skulle finnas ”underlag för att bedöma vilka förändringar i tågtrafiken som inträffar efter 2020” som man skriver på samma sida 7e stycket. Det finns ingen som tror på att 4-spårsanläggningen skall upphöra på åkern utanför Lund någon längre tid. Det vore samhällsekonomiskt oförsvarligt. När 4-spårsutbyggnaden blir klar till Lund C ökar kapaciteten kraftigt. Inne i Lund delar sig trafiken mot norr och väster. Vid Malmö delar sig trafiken mot söder, väster och hamnen. Men genom Arlöv, Åkarp och Hjärup kommer den ungefär fyrdubblade kapaciteten att utnyttjas på sikt.

Redan 2004 och i kommentarer till 2006 års begäran kunde visas att dessa tre orter då hade dubbelt så omfattande tågbuller som landets i övrigt mest belastade tågsträckor mätt i de sammanlagda tågpassagers varaktighet, högbullertiden. Denna getingmidja kan därför inte liknas vid någon annan järnvägssträcka i Sverige vad gäller behov av bullerskydd. Tidigare argument om rädsla för prejudikat av tunnellsnning är därför obefogat.

Sid 5, 4e stycket: Banverket ifrågasatt Burlövs kommuns slutsats att tågtrafikökningen är korrelerad med resandeökningen. Detta skall bedömas i sin kontextuella diskussion om trafikens bulleralstring, och då är ekvivalentbullret i stort sett korrelerat med antalet vagnar. I en infrastrukturannons i Sydsvenskan i vår där det informeras om att nya planer klubbas den 29 juni, anges att målet är att fördubbla det kollektiva resandet inom Skåne redan till år 2020. Det skall ske med förlängning av tågen. Alla vet att nätet sedan kommer att fortsätta byggas ut därefter. Ändå anger Banverket så låg trafikutvecklingstakt i sin samhällsekonomiska kalkyl i remissen november 2009 (WSP) att det skulle ta 107 år innan trafiken fördubblas, vilket

skulle göra tunnelalternativet olönsamt. Senaste fördubblingen av resandet skedde under den senaste tioårsperioden.

När avtalet träffades med Burlövs kommun och Region Skåne, 2008, förespeglade Banverket 2008 med hjälp av en utredning av Temaplan att ökningen skall bli 1,3% per år till år 2030 och därefter 0,5% per år. Det är samma låga utvecklingstakt som WSP försetts med ett år senare. Dessa båda beräkningar är t.o.m. lägre än Banverkets utredning och remiss för fem år sedan. Då trodde man på lägre prognos än idag, men förutsatte ändå 1,9 % årlig ökning. I juni, 2009, medgav Banverkets Regiondirektör att resandet och godset har ökat betydligt mer än tidigare prognostiserat och att prognosen kommer att ökas betydligt. Men man ville ändå inte ändra den avtalade lösningen efter de nya förutsättningarna.

De olika uppgifterna gör utredningen förvirrande och det är svårt att göra annan tolkning än att siffrorna är tillrättalagda för att ge intryck av olönsamhet för alternativet tunnel.

Sid 5, 5e stycket: Banverkets antydan att tågtrafikutvecklingen inte skulle vara proportionell mot *resandeutvecklingen* är inte hållbar. Sådan invändning kan man ha så länge vagnarna inte är fulla. Men det är de sedan flera år. Ekvivalentbullret har hög proportionalitet med antalet vagnar/högbullertiden. I något sammanhang har Banverket eller dess konsulter framfört att tågen kan göras längre, som om bullret vore samma oavsett tåglängd.

Sid 5, 6e stycket. Banverket gör ett nummer av att kringliggande nät ännu inte är utbyggt till år 2020, och skriver "Banverket vidhåller därför sin basprognos för tiden fram till 2020. Det finns inte nu underlag för att bedöma vilka förändringar i tågtrafiken som inträffar efter 2020. Det är därför varken ekonomiskt eller tekniskt försvarbart att nu vidta bullerskyddande åtgärder för den tiden". Det är ett fullständigt fel mot Miljöbalken, som säger att man måste ta hänsyn till framtiden. År 2020 har de nu planerade 4-spåren i bästa fall byggts färdigt. Byggtiden ger självklart begränsningar i trafikökningen. Trafikutvecklingen har då hela tiden styrts av kapacitetsbrist och tekniska omständigheter under byggtiden, inte av behov och efterfrågan. Att hävda att den begränsade utvecklingstakten också skulle gälla i fortsättningen efter 2020 efter att systemet byggs ut faller på sin egen orimlighet. Varför görs då överhuvudtaget några investeringar? Miljöbalken kräver betydligt längre framtidsperspektiv än så.

Resonemanget diskvalificerar hela järnvägsutredningen som beslutsunderlag för alternativjämförelse och därmed tillåtlighetsbeslut. Uppdelningen av utbyggnaden i småetapper möjliggör förvisso endast begränsad trafikökning initialt efter varje ny etapp, men prövningen av en trafikanläggnings konsekvenser, positiva såväl som negativa, skall enligt domslutsprejudikat (M1320/04 och Ö2920/03) göras med långsiktigt tidsperspektiv, för anläggningens förväntade fulla utnyttjande i framtiden, ej för en begränsad framförhållning. Anledningen är att det ej sker någon ny tillåtlighetsprövning senare för att låta trafiken öka ytterligare efter en för kort eller låg prognos som ger underdimensionerade bullerskydd.

Banverkets hållning reser en lång rad svårhanterliga följdfrågor: 1) Kan länsstyrelsen komma att stoppa planer på järnvägsnära utbyggnader eftersom det framtida bullret blir mycket större än nu förespeglat? Länsstyrelsen har knappast intresse eller rättigheter att acceptera korta fejkade framtidsbedömningar för att de lokala byggprojekten skall slippa göra bullerskyddsåtgärder som det är Banverkets skyldighet att göra från början i nybyggnadsprojekt; 2) Vem skall betala för eventuella framtida erforderliga överdäckningar av järnvägen ca 10-20 år efter färdigställandet?; 3) Blir inte investeringskostnaden då totalt sett betydligt högre?; 4) Kan man avstå från att dimensionera miljöskyddet långsiktigt bara för att man för tillfället inte vet exakt i vilken takt kringliggande nätutbyggnad kommer att ske?

Skall inte då försiktighetsprincipen tillämpas?; 4) Kan man begära att en kommuns närboende skall behöva utstå allvarligare störningar bara för att en investering är angelägen i ett större perspektiv? 5) Kan man avstå från en lönsam investering nu bara för att den berörda kommunen är liten och de samhällsekonomiska vinsterna sker i mer övergripande skala och långsiktigt på regional och nationell nivå?

Enbart halva ökningen av överdäckningen i Åkarp från 150 m till 400 m, dvs 125 m (75 mkr) belastar varje Burlövsbo med 5.000 kr, dvs en genomsnittsfamilj i Burlöv (t ex två föräldrar och två barn) belastas med 20.000 kr i ökad skatt. Ändå blir bullerskyddet otillfredsställande relativt snart, och Burlövsborna vinner ingen ny trafiknytta. Region Skåne betalar också 75 mkr. Det är ca 70 kr per person för Region Skånes del av förlängningen. Detta kan jämföras med Citytunneln där varje Malmöbo står för 3.800 kr och Region Skåne står för 750 kr per person.

En ytterligare följdfråga blir 7) Kan samhället alltså avstå från en lönsam investeringsökning bara för att en liten berörd kommun inte maktar med tillräckligt höga merkostnader?

Sid 6, 1a och 2a stycket: Banverket anser att kommunen (Burlöv) ”överskattar kommande trafikering”, och därmed ekvivalentbullret. Banverket säger så eftersom deras framförhållningen är så kort (2020) att kringliggande kapacitetsförstärkningar inte hunnit genomföras och de kan vidhålla sin basprognos för tiden fram till 2020, låta den vara bestämmande för dimensioneringen av bullerskydden och inget mer (sid 5, stycke 6 och 7). Bortsett från den orimligt korta framförhållningen, så stämmer detta inte med Banverkets egna uppgifter att ”tidigare prognosen underskattade utvecklingen av resande och gods... nu antas betydligt större resande- och godsvolymer” (Regiondirektör Jens Möller i brev 2009-07-03). Hur kan olika enheter inom Banverket lämna så olika uppgifter? Vem skall man tro på? I mina kontakter med SIKa fick jag först beskedet att den myndigheten skulle ha reviderat prognoserna i höstas. Sedan kom beskedet att SIKa skall läggas ner och deras uppgifter skall in under Trafikverket, dvs den myndighet som nu står bakom begäran, eftersom Banverket har lagts ner och uppgifterna övertagits av Trafikverket. Vem skall nu opartiskt kunna leverera trovärdiga prognosuppgifter?

Kommunen har inte hittat på några egna trafikutvecklingssiffror, utan har gått på Tyréns uppgifter (Banverkets konsult). Kommunen ifrågasätter bl a att Tyréns inte tar hänsyn till tågens förlängning. Utan korrekta bullerberäkningssiffror blir även den samhällsekonomiska kalkylen fel och därmed alternativjämförelsen i miljöprövningen. Tyréns bedömer (2009-10-01, sid 5(7),) Skånetrafikens utredning ”Tågstrategi 2037”: För en ökning av trafiken enligt ovan redovisade scenario med 700 tåg/dygn för år 2037 bedöms detta påverka bullernivåerna så att maximalnivån är oförändrad och dygnsekvivalent nivå ökar med 2 dB(A) jämfört med järnvägsutredningen”. 2 dB(A) ökning av ekvivalentbullret låter väldigt lite, och beskrevs av Tyréns i sin bullerutredning i förra ansökan 2006 som ”knappt hörbar förändring”. Detta har prof T Kihlman, Chalmers, visat är en felaktigt slutsats, eftersom man inte kan blanda ihop resultat från hörnivåtest med störning av ekvivalentbuller.

2 dB(A) är väldigt mycket när man ligger på så stora trafikmängder. Om man tittar på det diagram som Burlövs kommun tog fram i tidigare yttrande till Banverket och Regeringen, så är det ungefär en ökning motsvarande att all tågtrafik - 2004 års siffror - genom Lerum plus Märlstabanan skulle läggas ovanpå den då befintliga trafiken genom Burlöv/Hjärup. Sett i det högra diagrammet nedan motsvarar 2037 års siffror ungefär fjärde stapeln i diagrammet nedan. Det är ca 4 dB(A) ökning räknat från 2004.

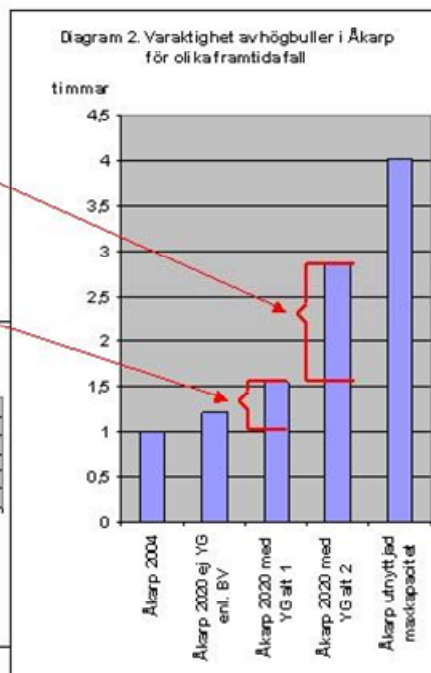
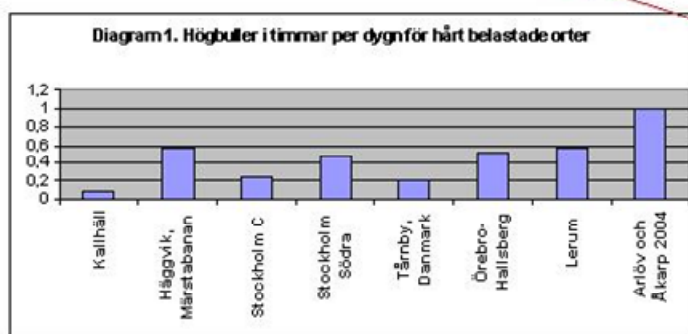
När Tyréns skriver 2 dB(A) ökning skall man notera att det gäller ”jämfört med järnvägsutredningen”, dvs jämfört med tidigare prognos. Om högbullertiden för sträckan var 1

timma per dygn 2004 så blir den med 700 tåg ca 2 ¾ timma förutsatt att tåglängden förblir den samma. Om tåglängden också ökas så ökar högbullertiden i motsvarande grad.

JVU har felaktigt använt resultat från hörbarhetstest såsom gällande också för ekvivalentbuller (påtalat av prof T Kihlman)

“Knappt hörbar förändring” (JVU)

”ytterst marginell påverkan” (JVU)



Sid 6, stycke 2 och 8: Att bullrets maximala nivå minskar väsentligt och kanske håller riktvärdet dagtid är inget tungt argument, eftersom maximalbullret idag är för högt. Dessutom är det tveksamt i vilken grad framtida riktvärden kommer att kunna innehållas natt och kväll vid inversion.

Banverket vill hänskjuta ”resultatet av en bullerutredning” till nästa planskede, järnvägsplan. Det måste här klargöras att bullerutredningen är mycket avgörande för valet av alternativ vilket sker redan i nuvarande planskede, eftersom bullret har stor betydelse för den samhällsekonomiska kalkylen. Länsstyrelsens och andras förväntan att dimensioneringen av bullerskydden kan hänskjutas till planskedet fungerar inte, eftersom budgeten låses när Regeringen beslutar om tillåtlighet. Därefter är utökat bullerskydd inte ekonomiskt möjligt och knappast ens tillåtet i förhållande till regeringens beslut. Detta gäller framför allt antal, längd och placering av överdäckningar.

Sid 7, stycke 1. Boverkets framhållande av nackdelar med en station under jord är inget argument för överdäckning av järnvägen i andra delar. Säkerhetsproblemen minskar väsentligt om tunnelavsnitt/överdäckningar inte görs längre än 400 m. Däremellan kan arrangeras öppningar med kraftiga bullerskydd. På så sätt minskar fördyringar pga tunnelnorm.

Sid 7, stycke 3. Riksantikvarieämbetet förordar i praktiken tunnel för att målet *god bebyggd miljö* skall kunna förverkligas. Ämbetet efterlyser komplettering rörande den bebyggda miljöns möjligheter till såväl bevarande som hållbar utveckling. Hållbarhetsfrågan glider

Banverket dock ifrån alldeles för lätt. Vi befinner oss i en av de hetaste utvecklingsregionerna i Sverige, med uppenbara risker för omfördelningseffekter till Köpenhamn. Att stora ombyggnadskostnader tillkommer i framtiden är uppenbart mot bakgrund av att Banverket inte vill dimensionera för längre än till 2020.

Redan under järnvägsutredningen inför 2006 års ansökan kritiserade Länsstyrelsen Banverket för alldeles för snävt hållen konsekvensanalys, och begärde i en särskild skrivelse att Banverket skulle beakta utredningen "Vägval för SV Skåne" som Burlövs kommun gett ut med anledning av järnvägsutvidgningen. I den utredningen påtalas dels den goda utvecklingspotentialen för kunskapsföretag i stråket Malmö-Lund som hyser tre universitet, dels den gigantiska trafikutveckling som står för dörren när Malmö hamn enligt en EU-utredning intar rollen som en av Europas tre stora logistikknutpunkter. I detta finns inneboende risker för hämmande konflikter, men rätt hanterat kan utvecklingspotentialen utnyttjas mycket positivt. "Vägvalsutredningen" sätter fokus på dessa scenarios styrkor, möjligheter och risker för att beslutsfattandet i dagens infrastrukturprojekt i regionen skall bli uthålligt ur alla aspekter. En första förutsättning är dock att dessa framtidsfrågor diskuteras öppet och brett även i järnvägsutredningen, eftersom samhällsekonomin är en av bedömningsfaktorerna i miljöbalksprövningen, särskilt avseende alternativjämförelsen. Banverkets agerande efter Länsstyrelsens skrivelse var att nämna utredningen i referenslistan, men i övrigt refererades inte utredningen, och dess frågeställningar togs heller inte upp på annat sätt.

Positiva samhällskonsekvenser av överdäckningar med rofyllda stationsnära bostads- och arbetsmiljöer har inte omnämnts och än mindre fått någon faktor i samhällsekonomiska kalkylen. I stället benämns störningar i järnvägsstråket för "omfördelningseffekter" (Temaplan 2008). Det betyder att undanträngningar eller missade utvecklingsmöjligheter i axeln Malmö-Lund i den samhällsekonomiska kalkylen antas kompenseras med motsvarande expansioner i andra delar av landet. Det anser jag vara ett naivt antagande i detta läge med axelns fortsättning över till Köpenhamn och den stora mobiliteten inom denna axel. Undanträngningar i stråket Malmö-Lund kommer i hög grad att ge omfördelningseffekter till Danmark. Professor Jonas Eliasson har visat att tunnel är lönsam med 150-690 mkr med en beräknad trafikutveckling på 3,4%, vilket idag förefaller blygsamt.

Järnvägsutvidgningen för Södra stambanan Håstad-Arlöv från två till fyra spår är ett av de mest komplicerade i landet. Det är ett storstadsprojekt i ett nytt finger, Köpenhamn-Malmö-Lund, på StorKöpenhamns fingerplan, och dessutom Europas getingmidja för transittrafik mellan Skandinavien/Finland och Västeuropa. Samtidigt är universitetsstråket Lund-Alnarp-Malmö med tre universitet och 60.000 studenter, där SLU, nyligen rankad 3a i Sverige, har Åkarp som stationsort för SLU Alnarp. Sådana framtidsaspekter är relevanta för miljöprövningen, men har inte alls tagits in i Banverkets beredning. Det är mot denna aspekt som måste bedömas om tunnel eller överdäckningar är att betrakta som lönsamma investeringar och rimliga merkostnader.

Burlövs kommun föreslog att det strategisk läget som en av Europas getingmidjor för infrastruktur skulle kunna motivera en ansökan till EU om medfinansiering. Detta möttes helt utan kommentar från Banverket och Riksdagens trafikutskott, vilket är svårbegripligt mot bakgrund av att mer regionalt präglade infrastrukturprojekt har fått medel.

Kritik mot Banverkets hantering

För att kunna bedöma olika synpunkter, ta ställning till alternativ och lära för framtiden, både för detta projekts fortsättning och för andra kommande projekt och för forskningen är det värdefullt med noggrann genomlysning av utrednings- och planprocessen. Utredningar, yttrande och händelser som beskrivs nedan har sina bibliografiska referenser i rapportens övriga avsnitt: Direkta synpunkter..., Kommentarer..., och Utredningsprocessen....

En allvarlig invändning mot den nu inlämnad begäran är att Regeringens kompletteringsbegäran, mars 2007, inte är besvarad. Argumentet att det beror på att markalternativet inte längre är aktuellt håller inte, eftersom det inte var det som Regeringen frågade efter. Det är tydligt formulerat att det Regeringen vill ha utrett är det av externa experter framtagna kombinationsalternativet med tunnel 1,7 km kombinerat med sänkning av E6 till markplan för att klara motorvägens bullerproblem vid utbyggnaden till 6 filer. Detta alternativ anser förslagsställaren totalt sett vara ett kostnadsoptimalt alternativ. Det var också detta alternativ som diskuterades den 13 april när alla parter träffades i Stockholm på Landshövdingens initiativ. Så refererades också mötet i de stora dagstidningarna dagen därpå. Det måste stå utom allt tvivel att frågan inte kunnat missförstås såsom Banverket har gjort.

Frågan kan inte bagatelliseras som en intern tvist mellan Banverket och Regeringen, eftersom den så starkt berör tredje man som måste relatera sig till den. Remissinstanserna har undanhållits från informationen. Burlövs kommun ansåg sig kunna skriva på avtalet, eftersom alla räknade med att det till slut är Regeringen som avgör genom att jämföra och pröva alla alternativen. När nu kombinationsalternativet inte beskrivs och jämförs med de övriga alternativen i Järnvägsutredningen, så drabbas kommunen och Åkarps befolkning av en orätt. Enligt Miljöbalken skall alla utredda alternativ jämföras i Miljöprövningen.

Banverket hänvisar på flera ställen till avtalet som om frågan redan är avgjord, som om avtalet skulle onödiggöra att järnvägsutredningen skulle behöva omfatta en aktualiserad beskrivning och jämförelse av alla de behandlade alternativen. Därmed försöker Banverket ge intrycket av att det är kommunen och Region Skåne som gjort Miljöprövningen, inte Regeringen. Att de gamla alternativbeskrivningarna från 2005 inte uppdaterats är också oacceptabelt. Banverkets resonemang att de anslutande investeringarna i nätet inte kommer att vara färdigställda till 2020, som argument för att inte ha längre framförhållning för bullerskyddsåtgärder än till 2020 saknar lagligt stöd. Prejudikat säger att dimensioneringen skall ske utifrån sannolik framtida trafikmängd vid sannolikt framtida utnyttjande på sikt. För denna bedömning behöver de anslutande nätinvesteringarna inte vara tidsplanerade. Ingen tvekar om att de i realiteten kommer att ske. Annars skulle ombyggnaden till fyra spår i föreliggande projekt vara onödig. Den svaga trafikutvecklingsprognos som Banverket/Temaplan presenterat före avtalet, 1,3%/år till 2030 och därefter 0,5%/per år, vilken också ungefär motsvarar den nu inskickade ansökan, är så låg att man skulle kunna avvakta med 4-spårs-utbyggnaden till nästa sekel, en omöjlig tanke

Nej, det är uppenbart att Banverket konstruerat sin kortsiktiga framtidsdiskussion för att varken uppdatera det gamla materialet, ta in det nya alternativet, besvara regeringen eller göra en aktuell alternativjämförelse. Detta är ett så allvarligt fel i beslutsunderlaget att det kan kullkasta hela legitimiteten hos besluten, Banverkets såväl som Regeringens.

Man kan fråga sig hur respektabelt förfarandet är gentemot remissinstanserna? Banverket refererar deras svar på ett sätt som ger intryck av att dessa görs medansvariga till Banverkets

beslut om val. Kommer verken fortsättningsvis att vilja avge svar i andra projekt om de inte kan lita på att synpunkter som talar emot den sökande undanhålls?

Kommunen har reserverat sig för att prövningen görs av Miljödepartementet och på vetenskaplig grund, vilket förutsätter att alla alternativen är utredda och jämförda i järnvägsutredningen. Detta förväntade sig kommunen för det lovade Banverkets handläggare. Många kanske frågar sig varför kommunen ändå skrev på?

Svaret är att kommunen inte vågade eller orkade ta chocken av en ny repressalie, att Banverket en gång till skulle besluta föra fram markalternativet som straff om kommunen inte accepterar Fojab-alternativet (2004). Till allas förvåning beslutade Banverket 2006 att begära tillåtlighet för markalternativet, trots att det avfärdats av remissinstanserna.

Andra repressalien kom 2008. Trots den långa raden av yttranden från externa experter efter 2005 till stöd för kommunen i sin tunnelbegäran och förslaget om nytt kombinationsalternativ, vilket ledde till Regeringens kompletteringsbegäran mars 2007, och vidare till det av Landshövdingen inbjudna mötet april 2007 som resulterade i en förhandlingsman för finansieringen, så lyckades Banverket styra om förhandlingsmannens uppdrag, vilken i november åter igen förmedlade erbjudandet om Fojab-alternativet. Då hade ännu inte presenterats något från kompletteringsutredningen, så kommunen kunde inte acceptera. Som ett brev på posten talade GD i december 2007 om, via pressen att han drar tillbaks erbjudandet och återgår till markalternativet.

Tredje repressalien kom tre månader senare. När Banverket äntligen presenterade kompletteringsutredningen, om än med stora luckor för uteblivna bemötanden av expertsynpunkter, och skickade ut den på remiss, så skrev man att man ämnade söka tillstånd för markalternativet. Detta trots att de berörda remissinstanserna tidigare avfärdat det. Kompletteringsutredningen med sin sakdiskussion fick aldrig någon avslutning, och lämnades inte in till Regeringen. I stället fördes kommunalrådet i Burlöv till förhandlingsbordet.

När kommunen så i juni 2008 lockades att skriva på avtalet kan man förstå politikernas hotkänsla. De vågade inte ta risken att en fjärde gång få tillbaks markalternativet. Kommunalrådet var då samtidigt mycket hårt pressat av massivt mediadrev för att hon inte skulle kunna vara kvar som kommunalråd i Burlöv, eftersom hennes förtidspensionerade make flyttat till sin dotters gård i Trelleborg, och en hustru enligt lagen skall vara skriven där maken bor. Kommunen utgick från att Banverket satt fast och att hoppet står till Regeringen i stället, därav reservationen. Pressen hängde ut kommunen som bromskloss. Från andra berörda i omvärlden upplevdes också en stigande irritation. Men det var hela tiden Banverket som hade bollen, och Banverkets underlåtelser refererades inte.

Projekthandläggare för Södra Banregionen hade också lovat att allt utredningsmaterial skulle följa med i den följande planprocessen, remisser och ansökan till Regeringen. Att så inte skett i vare sig den senaste remissen eller i nuvarande begäran skapar en kuslig surrealistisk stämning kring hela förfarandet. Ärendet upplevs präglad inte bara av vetenskapliga brister, utan även av åsidosättande av grundläggande principer för vår demokratiska planprocess, självsvåldigt maktutövande, och ignorans mot prövningsmyndigheten och kanske också rena lagbrott? Att undanhålla för remissinstanserna väsentlig information, t o m efterfrågad av prövningsmyndigheten, Miljödepartementet, är ett allvarligt fel, eftersom bedömningarna från verk, myndigheter m fl organisationer är en viktig del för en öppen demokratisk prövningsprocess.

Det ständigt framförda markalternativet genom Åkarp har bara funnits för Banverket under hela den snart 10-åriga järnvägsutredningen. Det har inte stötts av remissinstanserna. Burlöv var redan från början klar över att tunnel är den enda tänkbara lösningen, grannkommunerna och de regionala organen var länge eniga med Burlövs kommun om detta. Men så inte Banverket som alltså tidigt (2004) och sedan upprepat erbjöd nedsänkt med breda överfarter, vilket också är Banverkets åtagande i nuvarande förslag, eftersom den utökade överdäckning, från 150m till 400m avses betalas av Burlövs kommun och Region Skåne. Att kolla Fojab-förslaget en fördyring på 1 mrdkr är inte relevant eftersom det jämförda alternativet inte mot alla remissinstanserna skulle kunnat få tillåtlighet.

Följande avsnitt omfattar en tillbakablick över utredningsprocessen med sammanfattning av kunskapsutvecklingen i fyra sakfrågor parallellt, fas för fas.

Utredningsprocessen

Förhistoria

Breddningen av Södra stambanan från 2 till 4 spår bör funktionellt betraktas som en del av Öresundsförbindelsen, en nödvändig kapacitetsförstärkning av svenska anslutningen. För min egen del finns en förhistoria då jag redan 1976 blev engagerad som delprojektledare i den öresundsutredning (SOU 1978:18) som behandlade frågan om förbindelsen bör landa i Helsingborg eller Köpenhamn. Den utredningens slutsats blev att den kan landa i Malmö om insatser görs för att utveckla mer närrekreationsresurser nära boendeområdena i Malmö/Lund-regionen. Det är bland annat mot den bakgrunden som i nuvarande projekt bör beaktas Åkarps, Arlövs och Hjärups behov av relativt ”tysta” grönområden inne i tätorten. Andra närrekreationsområden i dessa tätorters utkant finns inte.

Sedan dess har jag arbetat som konsult åt både Vägverket och Banverket med en lång rad utredningar, planer och miljökonsekvensanalyser. Mest uppmärksammas är kanske upplösningen av knuten kring trädkramarprojektet, Uddevala E6, på uppdrag av GD Örtendahl 1985.

På mitten av 1990-talet assisterade jag Banverket i utrednings- och acceptansprocessen för dubbelspåret genom Gunnesbo Lund, starten på dubbelspår för Västkustbanan. Då arbetade jag tätt tillsammans med min uppdragsgivare, den planeringsansvarige för Södra banregionen. Burlövsproblematiken diskuterades ofta. Kommunen hade hela tiden förfäktat behovet av tunnel, och från Banverkshåll var man redan då fullt medveten om Åkarps utsatta läge i korsningen av transittrafiken för väg- och tågtrafik och insåg att det skulle till extraordinära åtgärder. Men man var sedan några år mäktigt irriterad på att Regeringen hade tvingat Banverket att prioritera och genomföra Botniabanans norra del, trots att den inte alls gick att räkna hem samhällsekonomiskt. Det tvingade Banverket att nedprioritera andra objekt med bättre samhällsekonomiskt utfall. Den outtalade policyn från strategier på Banverket var därför att erbjuda Burlöv minsta formellt möjliga bullerstandard för att ”lägga projektet i knäet” på regeringen, och tvinga Regeringen att själv ta fram extra pengar till Banverket.

Till saken hör att projektet var budgeterat för utvidgning till 3 spår, inte 4, så det var lätt att argumentera i termer om fördyringar och bristande anslagstilldelning. Till saken hör också en tydlig konkurrens mellan Vägverket och Banverket om statsanslagen till infrastrukturprojekt. Det fanns ingen illvilja mot lilla Burlöv, men Burlöv blev en spelbricka i en intern maktkamp

mellan vissa på Banverket och dåvarande ministrar. Banverket har heller inte missat några tillfällen att via pressen göra klart att det inte finns mer pengar avsatt i budgeten än för markalternativet.

Om projektet skulle ge samhällsekonomiska vinster, så skulle Banverket inte få del av dem, därför uttrycktes från strategiskt håll att andra borde betala – ett resonemang som inte alls kom att stämma med Miljöbalken (MB) när den infördes 1999. Enligt MB väger samhällsekonomi tungt för val av bästa alternativ. I gamla järnvägslagen däremot tittar man mer begränsat på enbart projektekonomi.

2000-juni 2005, Bearbetning av MKB. Banverket utreder

Projektekonomi användes sedan av Banverket som det flitigaste argumentet mot tunnel i Åkarp när järnvägsutredningen kom igång efter brons öppnande. Det understryks frekvent genom uttalanden i pressen. Banverket motiverade inte sin ovilja mot att bygga tunnel med miljö- och samhällsekonomiska argument, att det inte skulle behövas för att uppfylla miljöbalkens krav. Man argumenterade med att man inte hade mer pengar avsatt i budgeten för projektet. Det föranledde kommunen att senare skriva till Riksdagens trafikutskott och argumentera för mer pengar till Banverket. Det kom ingen officiell respons från Trafikutskottet, men en av ledamöterna skrev insändare i Sydsvenskan där hon likade Burlöv med Bush som bromsklossar för bekämpning av växthuseffekten (2006-03-25) och hävdade att Burlöv med utbyggd spårkapacitet kan ”återta ansenliga delar av den markyta som bilarna idag lägger beslag på” (2006-04-15).

År 2002 kom det igång ett positivt utredningsarbete initierat av Länsstyrelsen. Det var dåvarande länsrådet Lise-Lotte Reiter och Landshövding Bengt Holgersson som tog initiativ till bildandet av ”Burlövs miljögrupp” för underlättande av en kontinuerlig ordnad kommunikation mellan Banverket och Burlövs kommun med Länsstyrelsen som aktiv och sakkunnig värd för diskussionsmötena. Till ordförande engagerades den fristående konsulten Jan Hartlén, JH GeoConsulting. Jag hade redan tidigare engagerats av kommunen, av dåvarande kommunalrådet Kerstin Fredriksson, stöd i olika sammanhang och fick nu ett fastare mandat som representant för kommunen tillsammans med stadsbyggnadsdirektör Mona Svensson. Fram till hösten 2004 hade utredningsarbetet karaktären av rationellt och konstruktivt utredningsarbete, framför allt kring olika kombinationer av nedsänkt och tunnel genom Åkarp. Järnvägens totala längd genom bostäder i Åkarp är 1,7 km. Markalternativet var i praktiken inte uppe till diskussion som ett realistiskt alternativ. Det framgår av mötesprotokollen.

Hösten 2004 försökte Banverket blidka kommunen med en kompromisslösning utformad av FOJAB Arkitekter – nedsänkt med breda överfarter. (I praktiken är det detta som Banverket finansierar enligt avtalet med Burlövs kommun 2008.) Kommunen avböjde dock, eftersom den ansåg att det finns för många frågetecken kring järnvägsutredningen. Förslaget upplevdes som en morot erbjuden under bilan. ”Tar ni det här, så drar vi tillbaks markalternativet.”

Gruppen avvecklades på initiativ från Banverket sommaren 2005 till allas förvåning, och på hösten skickade Banverket remissen ut med markalternativet som huvudalternativ.

Fyra huvudfrågor utkristalliserades redan tidigt, i starten av miljögruppsarbetet 2002:

1. Hur stor är egentligen tågtrafiken i en nationell jämförelse? Vilka åtgärder är därmed rimliga och vad säger de olika riktvärdena om detta? Vore en tunnel i Åkarp prejudicerande?

2. Hur snabb kommer den framtida trafikutvecklingen att vara? Vad blir maxkapaciteten för de fyra spåren? Hur lång tid tar det innan fullkapacitetsutnyttjande inträffar? Vad blir de samhällsekonomiska vinsterna?
3. Hur bör buller och bullerskyddsåtgärder beräknas mot bakgrund av särskilda lokalklimatiska effekter?
4. Alla människor i tätortsmiljö har behov av tillgång till parker och grönområden med rofylldhet, biologisk mångfald och trygghet för barnen där bullernivån är låg, och man kan koppla av med naturens egna ljud. Hur kan detta säkras i Åkarp?

Ny kunskap togs fram av Banverket efter hand som gruppen så beslutade. Banverket genomförde och betalade för olika delstudier av frågeställningar som gruppen ville ha belyst. De järnvägsalternativ som utkristalliserades sig i gruppen var nedsänkt med olika längd och djup kombinerat med överdäckningar beroende på bullerkonsekvenser, samhällsbyggnad och kostnad. Efter gruppens avbrott genomförde Burlöv sakutredningar med egen finansiering. Dessa utredningar har fått betydelse inom flera forskningsområden, som framgår av nedan.

Fråga 1. Nationell jämförelse av bullret

Beträffande fråga 1 så erbjöd Banverkets representanter nedsänkt lösning, tråg med Kallhäll som förebild, stödmurar vackert klädda med tegel. Vi frågade oss om trafikbelastningen i Kallhäll var jämförbar med den mellan Lund och Malmö? Det finns inga andra etablerade sätt att jämföra tågtrafik än att jämföra antalet tåg per dygn. Det blir dock missvisande eftersom godståg bullrar betydligt längre tid än persontåg. Det visade sig att Kallhäll inte hade några godståg alls och relativt få persontåg. Vi ville då få veta om det finns några andra järnvägssträckningar med trafik av samma storleksordning som mellan Lund och Malmö, men några sådana kunde aldrig presenteras.

Då startades från Burlöv ett utredningsarbete för att jämföra Sveriges mest trafikerade sträckningar. Banverkets expertis på systemanalys var behjälplig med att skicka relevant trafikstatistik. Utredningen resulterade i framtagandet av begreppet "högbullertid", där den sammanlagda tiden för tåg som passerar ett samhälle utan att stanna summeras per dygn. Beräkningarna lämnades in som synpunkter i miljögruppen på utkast till MKB (juni 2004), och redovisades även under hösten i samband med en föredragning för Region Skåne (Skärbäck 2004-10-29). Det visade sig att orterna mellan Malmö-Lund, dvs Arlöv, Åkarp och Hjärup då hade dubbelt så mycket högbuller (1h/dygn) som Sveriges i övrigt mest bullerbelastade sträckor: infarterna till Göteborg via Lerum; Stockholm via Södertälje; Märstabanan; samt Frövi-Hallsberg, getingmidjan för gods mellan Norrland och Södra Sverige. Tårnby från brofästet på danska sidan, som fått full övertäckning, har endast 1/5 så mycket buller som sträckan Malmö-Lund. Kallhäll vars nedsänkta tråg erbjöds av Banverket hade endast 1/10 så mycket högbuller som sträckan Lund-Malmö.

Resonemanget bemöttes i ett yttrande från professor Sten Ljunggren, KTH, (05-04-20) på uppdrag av Banverket. Ljunggren skriver: Det är inte otänkbart att man för Burlövs del skulle kunna finna ett bullermått som bättre beskriver störningsreaktioner än ekvivalentnivån." Han anför dock två invändningar: 1) Vi kan inte införa nya riktvärden. Ljunggren kallar det ett "lokalt" mått, och som sådant skulle det inte kunna användas för prioriteringar mellan projekt i olika delar av landet. 2) Han säger att hypotesen om "högbuller" inte är stärkt i de undersökningar som utförts beträffande ekvivalentbullernivån.

Syftet med utredningen om "högbullertid" var inte att fram ett nytt riktvärde, utan bara att ta fram ett jämförelsemått som är mer begripligt för gemene man att förstå än enheten

ekvivalentbuller. I pm 2004-10-29 hade också gjorts en beräkning av framtida högbullertid vid olika framtida trafikutvecklingsscenarier för den berörda sträckan. Den visar på en eventuell fyrdubbling (4h) av bullret från 2004 till den framtida maximala kapacitetsutnyttjandet. Detta jämfördes med Banverkets bullerkonsults (Ingemansson) utredning (mars 2004) till MKB. Där gör konsulten en jämförelse med hörnivåtest med slutsatsen att en nära nog fördubbling av högbullertiden från en och en halv timma till nära tre timmar skulle upplevas som ”knappt hörbar förändring”.

Fråga 2: Hastigheten i trafikutvecklingen och de samhällsekonomiska vinsterna

Länsstyrelsen, Christer Jarnlo, och Burlövs representanter hävdade hela tiden att järnvägsutredningen med sin MKB måste belysa de mer övergripande samhälleliga konsekvenserna både på gott och ont, dvs inte bara konsekvenserna utmed den närmaste omgivningen till spåren. I det mer övergripande perspektivet skulle en miljövänlig genomfart påtagligt förbättra det samhällsekonomiska utbytet av tunnel enligt majoriteten av gruppen. Banverket ville dock inte ta med det perspektivet. Gruppen ville att dåvarande generaldirektören By Bylund skulle komma till något möte med gruppen, men han avböjde.

Då genomförde undertecknad med assistans av Mona Svensson en egen utredning, under arbetsnamnet ”strategisk miljöbedömning”, och med den slutliga rubriken ”Vägval för SV Skåne” (Skärbäck E., Svensson M. 2004). Banverket negligerade den utredningen i sin första MKB-utgåva 2004. Det föranledde ett särskilt yttrande från Länsstyrelsen (2004-06-11) med begäran att MKB skulle kompletteras i enlighet med skriften ”Vägval för SV Skåne”, och att referenslistan skulle kompletteras.

Fråga 3: Beräkningsmetodens anpassning till särskilda förhållanden

Burlöv hissade tidigt varningsflagg för frekvent och omfattande kalluftsbildning som förstärker bullerspridningen (Skärbäck och Svensson 2004; Skärbäck 2004)

Naturvårdsverket föreskriver i sina anvisningar för Nordiska beräkningsmodellen för buller, NMT, (SNV Rapport 4935, 1998) att modellen inte är justerad för lokala långsiktiga vädervariationer, och att sådan justering kan göras som korrektion till de beräknade värdena. Undertecknad framförde i Burlövs miljögrupp, 2004-11-30, behovet av sådan anpassning, även med avseende på överlagrat buller från motorvägarna. Detta efter erinran från Länsstyrelsen att särskild lokal anpassning hade tillämpats för Yttre ringen söder om Malmö.

Det framstod som angeläget att pedagogiskt kunna beskriva de lokala förhållandena på ett begripligt sätt, t ex hur järnvägsbullret och motorvägsbullret överlagras. Inom kursen ”Stora projekt” hösten 2004 (Landskapsarkitektprogrammet Alnarp) utvecklade studerande John Wadbro ett pedagogiskt grepp att med filmteknik gör bullret från motorvägarna och järnvägen begripligt jämförbart. Wadbro gjorde en film där bullret från Åkarps motorvägar och bullret från genompasserande tåg beskrevs som momentanbuller med samma färgskala, och enligt fyra olika alternativ för järnvägen: Markalternativet, nedsänkt, tunnel 1,1 km och tunnel 1,7 km. Det som visas i filmen är momentanbullret en normal förmiddag. Motorvägsbullret ligger som bakgrundsbild med olika färger för sjunkande bullernivåer vid ökande avstånd från motorvägarana, medan tågbullret beskrivs som ”bullerbubblor” som rör sig utmed Södra stambanan med samma färger som för motsvarande nivå av buller från motorvägarna. Skillnaderna i effekter av olika skärmning i de olika järnvägsalternativen blev tydlig. Genom

att bullret inte är omräknat till ekvivalentbuller utan beskrivs som momentanbuller, så underlättas att från den visuella bilden/filmen tänka sig de olika fallen av störningsupplevelse.

Filmen visades för Burlövs kommun under vintern 2004-2005 och lades senare ut på Kommunens webbsida över Södra stambanan.

Fråga 4: Rofyllda parker

Burlöv deltog under slutet av 90-talet i EU-projektet "SAMS – planera med miljömål", organiserat av Boverket och Naturvårdsverket (2000). Fallstudien om Burlöv handlade om buller och utemiljökvaliteter. Studien visar att parker finns, men de är bullriga, och att förväntningarna är stora att kunna tillskapa en större samlad park mot nordost, fri från motorvägarnas bakgrundsbuller. Det förutsätter dock att järnvägen täcks över i tunnel i den delen av Åkarp (Skärbäck, Svensson 2004; Skärbäck 2004, sid 13).

Juli 2005-mars 2006, Remisskede av JVU. BV hämtar synpunkter från alla

Chocken blev stor när Banverket hösten 2005 ställde ut och remitterade markalternativet såsom huvudalternativ. Den av Länsstyrelsen initierade miljögruppen hade överhuvudtaget inte diskuterat markalternativet som något realistiskt alternativ.

Remissen skickas ut till ca 30 instanser, med markalternativet som huvudalternativ. Endast två remissinstanser säger ja, AMS (dit BV f.d. GD Bo Bylund flyttats som GD) och Malmö kommun. Alla övriga initierade krävde mer insatser för Burlöv.

Burlövs miljögrupp passiviserades när Banverket i augusti 2005 föreslog att samarbetet med kommunen och Länsstyrelsen skulle upphöra. Det tvingade Burlövs kommun att på eget bevåg ta fram utredningsmaterial som ansågs behövas.

Kommunen skrev till Trafikutskottet och bad dem anslå mer pengar till Banverket som argumenterade att bristande avsättningar i budget var skälet till att man inte kunde bygga tunnel.

Skrivelsen besvarades inte av utskottet men ledde till arga insändare från en av utskottets ledamöter.

Fråga 1. Jämförelser av buller

Prof Sten Ljungrens bemötande av "Högbuller-måttet" bemöter professor Tor Kihlman i ett yttrande (2005-09-27) där han skriver att Sten Ljunggren gör en direkt feltolkning av vad som läggs i begreppet riktvärde när han avvisar Skärbäck's argument. "I stället är det tvärtom" enligt Kihlman som citerar regeringsuttalande M2005/3963/Bo: "Dessa riktvärden är inte rättsligt bindande, utan skall vara en vägledning där hänsyn tas till lokala faktorer och särskilda omständigheter i det enskilda fallet." Kihlman kommenterar även Ingemanssons jämförelse med "förmimmeskillnader" i hörnivåtest, att de inte alls är jämförbara med jämförelser av störning vid olika ekvivalentnivåer. "Skärbäck's resonemang rörande upplevelseskillnad när varaktigheten fördubblas är därför helt relevant" enligt Kihlman.

Den ovan beskrivna högbullerjämförelsen mellan olika banor i landet och störnivåvärderingen för framtiden presenterades också i Burlövs kommuns remissvar mars 2005, en pm (Skärbäck 2005-09-16) som bilades Burlövs kommuns remissvar (2005-11-03).

Undertecknad håller ett anförande på Seminariet "Störande ljud, buller och planprocessen", Ljudmiljöcentrum, Lunds Universitet, den 13 januari 2006. Rubriken är "Svagheter i nuvarande bullerhanteringen".

Fråga 2: Hastigheten i trafikutvecklingen och de samhällsekonomiska vinsterna

I sin remisshandling använde Banverket år 2020 som prognosår, vilket kommunen tyckte var alldeles för kort. Jonas Eliasson (2005), Transek AB, engagerades för att göra en samhällsekonomisk analys, jämförelse mellan markalternativet och tunnel. Han kom fram till att Tunnel är 150 mkr till 690 mkr mer lönsam om man räknar 3,4 % årlig trafikutveckling, överlagrat buller från motorväg och rimlig hänsyn till framtidsutvecklingen. Därmed tyckte Burlövs kommun att det var klart enligt Miljöbalken att tunnelalternativet måste komma före markalternativet.

Länsstyrelsen godkände MKBn för utställning i juli 2005. Det tolkade dock Banverket som att de redovisade miljökonsekvenserna med sina åtgärder var acceptabla för markalternativet, och med ett brev avbröt Banverket hela samarbetet genom att föreslå nedläggning av Miljögrupp Burlöv. Detta förvånade alla, inte minst Länsstyrelsen. MKBn vara bara godkänd som dokument att kunna ställas ut. Länsstyrelsen och gruppen menade att konsekvenserna och åtgärderna inte var bedömda som acceptabla varför fortsatt samarbete skulle behövas.

Banverket hade i den slutliga remissutgåvan inte kompletterat MKBn med det övergripande framtidsperspektivet från "Vägval för SV Skåne" enligt Länsstyrelsens begäran, utan hade bara nöjt sig med att föra in rapportnamnet i referenslistan.

Fråga 3: Beräkningsmetodens anpassning till särskilda förhållanden

Under 2005 bad Burlövs kommun Professor Jan-O Mattsson om ett yttrande (2005-06-27) angående Åkarps kallluftsbildning. Utifrån sina tidigare studier under många år av topografins och öppenhetens betydelse för kallluftsbildning samt väderstatistik kom Mattsson fram till att kallluftsbildningen kan vara ovanligt omfattande. I ett senare yttrande (Mattsson 2005-12-07), efter ytterligare analys av en långa tidsserie med väderstatistik, preciserade han frekvensen till sannolikt flera nätter per vecka.

Den 25 november, 2005 fick Wadbro visa sin film på ett stort seminarium "Buller, hälsa och samhällsbyggande" (MISTRA-programmet Ljudlandskap), Norra Latin, Stockholm, dit merparten (140 deltagare) av Sveriges expertis på buller, akustik och därmed relaterad forskning hade samlats. Intresset för filmen var stort.

LjudmiljöCentrum Lunds universitet intresserade sig för filmtekniken som medel att göra de annars så svårbegripliga miljöeffekterna av buller pedagogiskt lättförståeliga. Ett forskningsprogram togs fram (Skärbäck 2006b).

Fråga 4: Rofyllda parker

I Kommentarer (2006-05-08) tar Burlövs kommun upp behovet av rofyllda parker. Jämförelse av parkkvaliteterna med respektive utan täckt järnväg genom Åkarp analyseras bl a i en Interreg-fallstudie och publiceras senare internationellt (Skärbäck 2007a).

April 2006 - mars 2007, BV lämnar in begäran, MD får bollen

Efter att Banverket hade avbrutit samarbetet med Burlövs kommun och länsstyrelsen i Burlövs miljögrupp, så startade en intensiv fas av generativ planering från Burlövs sida. Banverket fullföljer sin rationella planering genom att 2006-03-17 till Miljödepartementet lämna in begäran om tillåtlighet för markalternativet trots en majoritet av negativa remissvar för det alternativet. Burlövs kommun försökte komma till tals med en rad framtagna expertutredningar på egen finansiering.

Burlövs kommun skickade en ny skrivelse till Trafikutskottet (2006-04-06) där man argumenterade för mer pengar till projektet och rapporterade vad den enskilde ledamoten hade skrivit i sina insändare.

Burlövs kommun skickade in två yttranden till Miljödepartementet:

1) ”Kommentarer till Banverkets begäran om tillåtlighetsprövning av utbyggnad av Södra stambanan, sträckan Arlöv-Flackarp, från två till fyra spår. 2006-05-08”, som handlar om riktvärden, det korta tidsperspektivet, felaktig användning av forskningsresultat, markinversionen, hälsorisker och hushållningsaspekten.

2) ”Kommentarer del 2 till Banverkets begäran om tillåtlighetsprövning av utbyggnad av Södra stambanan, sträckan Arlöv-Flackarp, från två till fyra spår. 2006-06-27 är f.a. en genomgång av projektets uppfyllande av övergripande mål, såsom transportpolitiska mål; hänsynsregler enligt miljöbalken; allmänna hänsynsregler; miljökvalitetsnormer.

Banverkets tillåtlighetsansökan blev liggande på Miljödepartementets bord. Efterhand droppade det ena expertyttrandet efter det andra in på Miljödepartementets och Banverkets bord.

En kalkylbeskrivning (Nordstrand 2006-11) resulterar i en beskrivning av fördelar med att planera och genomföra E6 utvidgning till sexfilig väg samtidigt som Järnvägen planeras och byggs. Detta dels för att spara kostnader, dels för att få en samtidig helhetslösning av bullerproblematiken.

Övriga inkomna yttranden refereras nedan.

Vissa tillfällen när dialog uppstod hade andra tagit initiativ till möten och arbetsgrupper för kompromissförsök, t ex av Region Skåne i den s.k. ”Trattenutredningen” och av SSSV (Sydvästra Skånes samarbetsorgan) i ett försök att dela upp projektet i mindre etapper där ”otvistiga delar skulle kunna påbörjas omedelbart” innan Åkarp är färdigutrett. Båda ”utredningarna” finansierade av Banverket med Klas Nydahl, trafikdirektör Malmö kommun som uppdragsledare.

Trattenutredningen innebar ett försök att dra ett yttre godsspår väster om Åkarp i stället, på Alnarps egendom. Det försöket avbröts när man fann tekniska svårigheter att ansluta yttre

godsspåret till Södra stambanan mellan Åkarp och Arlöv och tveksamhet till miljövinster överhuvudtaget. Redan bullerbelastade Alnarpsparken skulle bli ytterligare störd.

SSSVs försök att i förväg få igång byggnation av vissa etapper innan resten av projektet miljöprövats fick starkt motstånd av kommunen och Miljödepartementet eftersom det var ett sätt att kringgå en reell miljöprövning av projektets helhet. Uppdragsledaren vägrade också föra in de inkomna externa expertyttrandena till diskussion i gruppen.

Landshövdingen skriver, 2007-03-15, en inbjudan till alla de berörda parterna att träffas i Stockholm, World Trade Center, den 13 april 2007 för överläggningar. Han motiverar med att ”nya effekter på människors hälsa och miljö blir avsevärt värre än vad någon kunde förutse med det förslag till utbyggnad av Södra stambanan Håstad – Arlöv, som Banverket inlämnat till Regeringen för tillåtlighetsprövning. Trafiken på E6:an har samtidigt nått sådan nivå att nuvarande kapacitet inte räcker och en utbyggnad kommer att bli nödvändig...Det finns således anledning att träffas och diskutera möjligheterna att åstadkomma en samlad utbyggnad av järnväg och E6 genom Åkarp.”

Därpå begärde Miljödepartementet (2007-03-22) att Banverket skulle bemöta de olika expertutredningar som skickats till Banverket och Miljödepartementet, att Banverket skall yttra sig över skrivelserna och vidare ”Banverkets syn på kommunens förslag till en samordnad utbyggnad av vägar och järnväg i Åkarp, där tunnel för järnvägen genom samhället ingår, bör också redovisas, varvid bl. a. tekniska, miljömässiga och ekonomiska aspekter bör beaktas.”

Fråga 1. Nationell jämförelse av bullret

Sverige har ett riktvärde för ekvivalentbuller 60 dB(A)_{24h}. Sverige har också ett maxbullerriktvärde 70 dB(A) för varje tågpassage. Enligt BVs akustikkonsult kommer maxbullerriktvärdet att var dimensionerande för bullerskydden fram till år 2020. Eftersom ekvivalentbullerriktvärdet inte är dimensionerande från starten och den berörda sträckan har mest högbullertid i Sverige, så har i praktiken ekvivalentbullerriktvärdet 60 dB(A)_{24h} inte kommit i spel tidigare. Det är nog tur, för det är ett mycket högt riktvärde jämfört med andra länder. Tyskland har som jämförelse 59 dB(A) dagtid och 49 dB(A) nattetid. Så länge trafiken är måttlig ger maxbullerriktvärdet ett gott skydd, men med ökad trafik i framtiden på banan mellan Malmö-Lund så blir det ekvivalentbullerriktvärdet 60 dB(A)_{24h} som kommer att bli dimensionerande för bullerskydden. En analys av vad skillnaderna mellan Sveriges och Tysklands ekvivalentbullerriktvärden innebär i praktiken redovisades till MD av Burlövs kommun (Kommentarer... 2006-05-08. sid 1-2).

Fråga 2: Trafikutveckling och samhällsekonomi

Ytterligare en samhällsekonomisk kalkyl tas fram av Nordic Evaluation Group (2006-04-17), som kommer till slutsatsen att en tunnelinvestering är återbetald samhällsekonomiskt efter 15-20 år, eller något tidigare om en viss andel av den totala BNP i Burlöv anses kalkylmässigt kunna avdelas för infrastrukturförbättringar utöver statens investeringar.

Burlöv redovisar med en graf (Burlövs kommun 2006-05-08, sid 3) sin tveksamhet till det korta prognosåret 2020. Då har maxkapaciteten på banan inte alls hunnit fyllas, så bullerskydden blir underdimensionerade för mer långsiktigt perspektiv.

Fråga 3: Beräkningsmetodens anpassning till särskilda förhållanden

Institutionen för Landskapsplanering fick anslag av Ljudmiljöcentrum, Lunds universitet, för att anställa John Wadbro att göra en film även över nattbullrets utbredning under nätter med kallluftsbildning. För att få rätt ingångsdata genomfördes samtida mätningar av ljud, och väderförhållanden under 6 månaders nätter sommaren 2006. Detta för att få rätt storlek på ”bullerbubblorna” vid olika klockslag under inversionsnatt.

Ansvarig för dessa nattmätningar av klimatkfaktorer var Prof Jan-O Mattsson och för mätningarna av buller Tekn dr Pontus Thorsson. För genomförandet av hela mätprogrammet svarade John Wadbro, som då antagits som forskarstuderande. Resultaten rapporterades till Banverket och Miljödepartementet 2006-12-12. Mätningarna sommaren 2006 talar starkt för att det verkligen råder extrema väderförhållanden i Åkarp. Det hade uppmätts bullerskillnader på 30 dB(A) mellan dag och natt med inversion. Tidigare hade bara rapporterats som mest 25 dB(A) bullerskillnad mellan dag till natt (Uppsalasläppen).

Professor Tor Kihlman kommer in med ett andra yttrande (2007-01-25) efter att ha granskat Mattsson och Thorssons rapport (2007-12-12 – se nedan). Han slår fast att ”Ljudutbredningsförhållandena i Åkarp framstår som mycket speciella. Den nordiska beräkningsmodellen blir därför inte tillämplig.” Han påtalar vidare ”Det är självklart att de speciella förhållanden som föreligger i Åkarp måste beaktas i bedömningen. Det är särskilt olyckligt att de ogynnsamma utbredningsförhållandena gäller nattetid – tågtrafiken nattetid med godståg beräknas bli särskilt omfattande - och under vädermässigt lugna nätter då bakgrundsnivån kan förutsättas särskilt låg.

Baserat på dessa mätdata producerade Wadbro en ny film för en natt med inversion. Filmen visar hur bullerutbredningen ökar med ökad mäktighet hos kallluftssjön med den största utbredningen och störningen runt kl 3 på natten.

Burlövs kommun kommer in med en skrivelse, 2007-01-31, till MD där påtalas att Banverket förteg professor Mattssons varningar om bullerförstärkande kallluftsbildning nattetid i både remissutgåvan hösten-vintern 2005 och i tillåtighetsansökan till Miljödepartementet våren 2006. I tillåtighetsansökan hävdade BV att de har mätningar som visar att det råder överensstämmelse mellan deras mätning och beräknade värden. När kommunen bett att få se dessa mätningar, så konstateras direkt att mätningarna ligger på dagtid, inte nattetid, varför de inte är bevis mot kallluftsbildning under natt.

Burlöv anser att ”acceptabla störningsnivåer sannolikt inte kan uppfyllas med en öppen lösning, varken markalternativet eller nedsänkt.” BVs andra argument att SMHI inte antydde något i sitt remissvar om inversionsförhållanden tycker inte Burlöv är konstigt eftersom BV förteg Mattssons utredning i remissen.

En artikel blev publicerad i internationell tidskrift (Skärbäck 2006a)

Fråga 4: Rofyllda parker

Professor Birgitta Berglund, Stockholms universitet och KI, avger ett yttrande 2007-02-04 där också hon understryker att BV ej tagit hänsyn till Burlövs speciella markförhållanden; ej beaktat kommande höghastighetståg; ej samordnat sej med Vägverkets planer; ej tagit

hänsyn till Förordningen (SFS 2004:675) om omgivningsbuller och påföljande revidering av MB januari 2005.

Berglund menar att BV måste ta hänsyn till överlagrat buller, den långa högbullertiden jämfört med Stockholms och Göteborgs infarter, att 5 dB(A) bonus inte är tillämpligt för höghastighetståg, samt MBs nya förordning mot buller skadligt för människors hälsa. Slutligen menar hon att det med en tillräckligt lång tunnel kan var möjligt att skapa åtminstone en "tyst" park i området för Åkarpsborna. Hon ser det som både hälsomässigt och ekonomiskt hållbart.

April 2007 – mars 2008. Miljödepartementet begär komplettering - BV får tillbaka bollen.

Miljödepartementet (2007-03-22) begär att Banverket skall bemöta åtta yttranden till största delen av externa experter som skickats till Banverket och Miljödepartementet, samt yttra sig över den samlade lösningen tunnel + ombyggnad av E6.

Den 13 april 2007 träffades så alla parterna i Stockholm på initiativ av Landshövdingen Tunhammar och länsrådet Reiter. Burlöv föredroga allt sitt underlagsmaterial. Diskussionen handlade i praktiken enbart om kombinationsalternativet. Det beslutades att engagera en förhandlingsman för finansieringen av lösningen, samtidigt som BV lovade utreda och kostnadsberäkna den till oktober 2007. Alla åkte hem med slutsatsen att nu äntligen är tunneln nära. I tidningen dagen därpå gratulerar det ansvariga Regionrådet (m) Burlövs kommunalråd (s) till tunneln, att hon "stått pall hela tiden.", och för att "hon hela tiden värnat sin kommuninnevånare" (Skånska Dagbladet 2007-04-14). Sydsvenskan skriver "Tunnel i Åkarp ett steg närmare... I går beslutade Region Skåne att utse en förhandlingsman som skall försöka samla ihop pengar till en tåg tunnel genom bullerdrabbade Åkarp".

Under sommaren 2007 utsattes länsrådet Reiter för medias "drev" och tvingades bort från sin tjänst. Därmed förlorade Landshövdingen sitt erfarna stöd för att upprätthålla planeringsprocessen som generativ och öppet kommunikativ.

I oktober, sex månader efter Stockholmsmötet, hörde utredningsmannen av sig till Burlövs kommunledning och gav ett meddelande muntligen att det "nog skulle gå att få Banverket att gå med på nedsänkt med breda överfarter", dvs samma alternativ som erbjöds redan 2004 (FOJAB). Erbjudandet kombinerades med att "det kanske är bäst för kommunen att ta detta annars kanske BV sätter ner foten" (dvs försätter föra fram markalternativet).

Under tiden för massmediadrevet mot Länsrådet hade uppenbarligen Banverket återtagit greppet över planprocessen, och tolkat om överenskommelsen från Stockholmsmötet. Tyvärr skrevs aldrig något samlat protokoll från det mötet. Det bör också tilläggas, för bedömning av förhandlingsmannens neutralitet/jäv, att den har ett långvarigt förflutet som kvalificerad byggprojektledare under Banverkets uppdrag.

Förhandlingsmannens bud blev förståeligt en chock för kommunen. Förhandlingsmannen presenterar inget utredningsunderlag eller kalkyler. Banverkets hot bekräftades senare med hjälp av dagstidningarna som refererar generaldirektören när han säger att han "tänker kämpa för en utbyggnad i markplan genom Åkarp" (Skånska Dagbladet 2007-12-13).

Hot framförs också av ledamoten i Riksdagens trafikutskott om att man bör lagstifta bort det kommunala vetot för att tunneln skulle bli för dyr.

Banverket hade fortfarande inte kompletterat sin utredning trots Miljödepartementets begäran. Kommunen hade därför inget nytt sakunderlag för att kunna acceptera förhandlingsmannens bud.

Burlöv skickar en skrivelse till Miljödepartementet 2008-01-10 där man protesterar mot hot, anför att Banverkets sätt att bedriva planeringsprocessen strider mot svensk lag, praxis och domslutsprejudikat på 27 punkter, och mot EUs rekommendationer på 8 punkter, att manipuleringsförsök strider mot demokratiska rättsprinciper. Att Banverket spelar ut Skånes andra kommuner emot Burlöv, har frekvent speglats i pressen trots att SSSV så sent som 2006-02-14 beslutat "... genom Åkarp där tunnelalternativet ses som enda acceptabla lösningen".

I februari 2008 kommer BVs kompletteringsutredning som skickas på remiss till Boverket, Naturvårdsverket, Riksantikvarieämbetet och Länsstyrelsen, men inte till Burlövs kommun. Utredningen bemöter bara en bråkdel av de externa experternas invändningar. Remissen föreslår ånyo markalternativet och informerar remissinstanserna om att man ämnar söka tillstånd för det.

Fråga 1. Nationell jämförelse av bullret

Den genomförda analysen av högbuller granskas vetenskapligt och publiceras internationellt (Skärbäck 2007b).

Fråga 2: Hastigheten i trafikutvecklingen och de samhällsekonomiska vinsterna

I Kompletteringsutredningen anför Banverket/Temaplan att den årliga trafikökningen skall vara 1,3% till år 2030 och därefter 0,5% per år. Med så långsam prognos kommer det att ta 107 år innan trafiken har fördubblats. Transek kritiserar för sin prognos om 3,4 % årlig ökning. Då visste vi att resandeökningen mellan Malmö-Lund med tåg varit omkring 6 %/ år under flera år.

Tidigare hade BV kritiserats för att tillämpa alltför kort prognostid. Nu möter man alltså den kritiken genom att i stället sätta en mycket låg årlig trafikökningstakt, lägre än i 2005 års järnvägsutredning (1,9 %/år).

Fråga 3: Beräkningsmetodens anpassning till särskilda förhållanden

Mätningarna av samtidigt buller och väder (Mattsson och Thorsson 2006) intresserade MISTRA-programmet "Ljudlandskap för bättre hälsa" så mycket att John Wadbro och undertecknad fick medverka med egen programpunkt även på MISTRA-konferensen 2007, "Buller, hälsa, ekonomi och samhällsplanering", Hotell Radison, Göteborg, 29 november 2007.

SMHI (Michael Magnusson) yttrade (2007-07-07) att "situationer med inversion är hög i Åkarp"... "frågan gäller huruvida Åkarp har en unik inversionssituation som leder till höga bullernivåer"... "för att man skall komma vidare i denna fråga bör kontinuerliga ljud och meteorologiska mätningar göras under en tillräckligt lång period i samarbete mellan banverket

och Burlövs kommun”...”Vidare bör bullergenereringen från vägtrafiken studeras mer, en komplettering till Pontus Thorssons studier”.

Ett mätprogram togs fram, men avböjdes av Banverket. Då beslutade Burlövs kommun att ändå ensidigt genomföra kompletterande mätningar. Mätprogrammet skickade till Magnusson, SMHI, för kännedom. En fråga som lämnats obesvarad i 2006 års mätningar, var hur mäktig kalluftssjön egentligen blir under inversionsnätter. Vid 2006 års mätningar användes mätmaster med 10 m längd. Mätningarna visar att kalluftsskiktet under inversionsnatt passerad 10 m nivå omkring kl 23-24, medan bullerförstärkningen ökade fram till omkring kl 03. Uppenbarligen fortsatte kalluftssjön tillväxa ovanför 10 m höjd.

Därför beslutades att nästa mätningar skulle ske med ballongsondering för temperatur med 50 m lina. Ansvarig för mätningarnas uppläggning, utvärdering och slutsatser var åter igen Jan-O Mattsson, med John Wadbro som genomförare av de praktiska mätningarna. Partnersskap Alnarp tillkom med medfinansiering till lika andel som Burlövs kommun.

Fråga 4: Rofyllda parker

Inget direkt nytt i järnvägsärendet men ytterligare forskning i vår omvärld som bekräftar behovet av rofyllda utemiljöer.

April 2008 dec 2009 Burlöv dras in i förhandlingsplanering, ny ansökan förbereds

Det blev mycket olika remissvar på Banverkets remiss för kompletteringsutredningen. Remissinstanserna förordade från nergrävt (Boverket) till, i praktiken, tunnel (Riksantikvarieämbetet), som ansåg att BV inte kunnat visa att kostnaden för tunnel är oskälig. Generellt sett skärpte remissinstanserna sina synpunkter mot Banverket. Burlövs kommun gavs inga möjligheter till kommentarer kring kompletteringsutredningen och dess remissvar. Undertecknad skickade ändå på eget bevåg in en redogörelse över vilka expertsynpunkter som besvarats och hur, samt vilka frågor som inte alls bemötts (Checklista över Banverkets bemötande av externa experter inom ramen för Miljödepartementets kompletteringsbegäran, 2008-03-10).

Någon samrådsredogörelse gjordes inte heller. I stället fördes Burlöv till förhandlingsbordet och ställdes inför ett förslag som innebär samma sak som Banverkets förhandlingsbud från 2004, men med tillägg om ytterligare 250 m överdäckning betald av Burlövs kommun och Region Skåne till lika delar. Besked tvingades fram snabbt utan tillfälle till kommunal diskussion. Kommunalsrådet var utsatt för det beryktade ”drevet” av tidningarna för att hon inte skulle kunna vara kvar som kommunalråd i Burlöv, eftersom hennes förtidspensionerade make flyttat till sin dotters gård i Trelleborg, och en hustru skall vara skriven där maken bor. Pressen blev henne övermäktig.

Avtalet innebar bl a att parterna skulle acceptera BVs bullerberäkning som ”tillräckligt tillförlitlig”.

I augusti 2008 kom Burlöv med en brasklapp. Kommunfullmäktige reserverade sig mot avtalet med följande beslut: ”att förtydliga att avtalet inte skall vara styrande för en kommande miljöprövning, utan utgöra miniminivåer vad gäller åtgärder för bullerreducering såsom överdäckningarnas längd och järnvägens förlägningsdjup. Kommunen förutsätter att Miljödepartementet i sin prövning, utifrån vetenskaplig grund, gör en korrekt bedömning av bullersituationen i Åkarp och fastställer de skyddsåtgärder som är nödvändiga för att en utbyggnad i enlighet med miljöbalkens krav skall kunna genomföras.”

Fråga 1. Nationell jämförelse av bullret

Den genomförda analysen av Högbuller publiceras i Sveriges eget medlemsorgan för professionella och akademiska akustiker (Skärbäck & Thorsson 2009).

Fråga 2: Hastigheten i trafikutvecklingen och de samhällsekonomiska vinsterna

Undertecknad skickar yttrande ”Regional systemanalys – planförslag, Åtgärdsplanering och JVU Håstad – Arlöv till GD Minoo Akhtarzand Banverket. Där redovisas argument emot Banverkets låga prognos tidigare, och redovisas tidigare årliga resandeökningar på 6-14% på järnvägssträckan Lund-Malmö, samt ändå snabbare överföring av gods från väg till järnväg.

Ett tackbrev skickas från regiondirektören, Jens Möller, 2009-07-03, som också rapporterar att tidigare prognos från 1997 underskattat utvecklingen och nu antas betydligt större resande- och godsvolymer, samt att prognoserna skall skrivas upp, men att ansökan kommer att lämnas in ”efter överenskommelser om utbyggnadsalternativ”. I telefonsamtal med handläggare bekräftades att lösningen inte skulle justeras efter de nya snabbare utvecklingssiffrorna.

Då skickade undertecknad ett 2a brev till generaldirektören för Banverket (2009-08-20) och uttrycker glädje för att BV äntligen kommit fram till att verkligheten gått betydligt snabbare än prognosen, samt påtalade att skillnaden mellan prognos och verklighet ger helt olika utfall i samhällsekonomiska kalkylen och beräkningen av bullerskydd. Dessutom framfördes en rad argument, bl a ESS projektet i Lund, för att årliga ökningen sannolikt kommer att fortsätta kring 6 % för lång tid framöver.

Senare, 2009-10-15, får undertecknad ett vänligt tackbrev för mitt andra brev till GD skickat 2009-08-20. I sitt brev formulerar GD att ”bakgrunden” till den nya remissen är de avtal som slutits.

SIKAS avdelningschef Per-Åke Vikman skickar ett mail, 2009-07-02, där han skriver att SIKa förbereder en ny prognos under hösten 2009 då han välkomnar alla underlag som kan tänkas bidra till bättre prognoser, och skriver ”hör gärna av dig så kan vi stämma av läget.”

I tidigare mail (09-05-05) har han dementerat att Banverket har stämt av med någon på SIKa om Banverkets låga prognos för JVU Södra stambanan Arlöv – Håstad.

Därför initierar undertecknad sedan en tät mailväxling med statistikcheferna för Skånetrafiken, Banverket och SJ för att få fram rätt siffror över trafikutvecklingen vid en tillbakablick. 2009-09-28, blev den analysen färdig. Den visar att resandet mellan Malmö-Lund med tåg ökade med hela 3,9 % redan 1992-97, med 6,2 % 1997-2002 och 7,4 % 2002-2008. Det är betydligt mer än någon anat. Resultatet skickades i ett mail 2009-09-29 där undertecknad beträffande framtiden bland annat framhöll ”Ingenting talar för minskande trafikutveckling, tvärtom kan ökningen bli ändå större: ESS-projektet är till stor del ett samarbete mellan Lunds och Köpenhamns universitet; Överföringen av gods från väg till järnväg ger snabbt utslag; Överföring av medeldistansflyg till tåg; Byggandet av Fehmern Bält.”

”Sträckan Malmö-Lund kommer att öka kraftigt som en ”ytterligare finger” på Köpenhamns fingerplan, samtidigt som samma sträcka är getingmidjan för järnvägstrafiken mellan

Skandinavien och Mellaneuropa. Jämfört med Citybanan för Stockholmstrafiken, så har denna bana sin extra funktion som transitbana för Europatrafiken, och stadsutvecklingen sker snabbt i samverkan med Storköpenhamns konkurrenskraft inom Europa. Här bör finnas ypperliga förutsättningar för EU-bidrag för transitlänken.”

”Man kan naturligtvis ha olika uppfattning om ökningstakten, men att sträckan är nerven i en redan påbörjad storstadsutveckling är otvetydigt. Insatser som görs där är inte prejudicerande för resten av Sverige. Att inte bygga en lösning som är hållbar på sikt och som utnyttjar orternas oöverträffade tillgänglighet vore samhällsekonomiskt slöseri. Det är därför avgörande att bullerberäkningarna revideras, liksom de samhällsekonomiska kalkylerna, och att förslagen för orterna därefter anpassas till långsiktigt uthålliga lösningar.”

Denna analys skickades alltså direkt till Banverkets GD. Trots ytterligare brev under hösten höll GD fast vid att ansökan skall lämnas in i enlighet med avtalet, dvs inte ändras trots ändrade förutsättningar.

Remissen som kom ut i november 2009 innehöll heller inga ändringar. Ytterst förvånande var också att remissen över huvudtaget inte innehöll någon information om de kompletterande utredningarna från 2005: Följaktligen hade heller inte alternativjämförelsen uppdaterats, vilken är en avgörande del i varje miljöprövning.

Fråga 3: Beräkningsmetodens anpassning till särskilda förhållanden

Rapport från ballongsonderingen lämnas till Banverket 2009-05-18 (Mattsson, Wadbro, Thorsson och Skärbäck 2009). Den förklarar hur den omtvistade bullerutbredningen sannolikt går till. Samtidigt inlämnades manus för vetenskaplig granskning.

Genast försökte Sydsvenskan skapa misstro mot utredningen genom rubriken ”Dyr utredning direkt i papperskorgen”, och att genom att referera kommunalrådet som att hon tar avstånd från utredningen pga av det tecknade avtalet, något som hon dock dementerat för mig. Kommunledningen försvarade mina insatser i mailkorrespondens, som också journalisten fick för kännedom. Försök att starta ett drev mot mej fick ingen uppföljning.

Man måste förstå Kommunalrådets rädsla att uttala sig i pressen på ett sätt som skulle kunna få Banverket att åter igen dra tillbaks sitt erbjudande om nedsänkt lösning. Hon, liksom övriga kommunledningen, kommunfullmäktige genom sin reservation och jag själv, utgick och utgår fortfarande från att Regeringen tar i beaktande alla utredningar som föreligger för att göra prövningen på vetenskaplig grund. Banverket hade lovat skicka med allt utredningsmaterial, och den aktuella utredningen var redan inskickad till Miljödepartementet för kännedom samtidigt som banverket fick den.

Journalistens agerande är ett tydligt exempel på att ”Tredje statsmakten, Media” kan skaffa sig mycket strak makt över olika parter i förhandlingsplanering. Frågan är om ”Tredje statsmakten, Media” också kan få samma inflytande över vår rättsliga prövningsmyndighet, i det här fallet Regeringen?

En vetenskaplig artikel över ballongsonderingsutredningen accepterades för publicering sommaren 2009. Eftersom mätningarna bekräftar tidigare utredningars resultat att, och hur, beräkningsmodellen underskattar bullret i Åkarp så är detta ännu ett ytterligare argument för att BVs bullerberäkningen inför avtalet inte är tillförlitlig. Det återstår att se huruvida lösningen är justerad jämfört med den avtalade lösningen för 16 månader sedan.

Fråga 4: Rofyllda parker

Inget nytt mer än ytterligare forskning i vår omvärld som bekräftar behovet av rofyllda utemiljöer.

Samlad bedömning

Banverket har inte kunnat göra troligt att kostnaden för tunnel är oskäligt vid beaktande av Miljöbalkens krav. Modifieringar med kraftiga besparingar är att hålla stationsområdet öppet för stannade tåg. Därtill har det visat sig att skyddet kan skapas i form av en serie överdäckningar kortare ej längre än 400 m med mellan liggande väl bullerskyddade öppningar för att väsentligt få ner merkostnader för säkerhet.

Den korta framförhållningen med dimensionering av bullerskydden enbart efter beslutade investeringar till år 2020 gör att anläggningen kommer att behöva byggas om kort därpå när utbyggnaderna i systemet fortsätter. Så kortsiktigt synsättet strider mot domslutsprejudikat (M1320/04 och Ö2920/03). Det innebär också på sikt totalt sett större kostnader, och det ger kommunen fortsatt förlamande osäkerhet kring den långsiktiga stadsbyggnadsplaneringen.

Banverket har inte lyckats motbevisa en lång rad undersökningar som visar att man bör ta särskilda hänsyn i Åkarp. Åkarp är ojämförlik med någon annan ort som det absoluta vändkorset för både väg- och tågtrafiken mellan Skandinavien/Finland och Kontinenten.

Ingen remissinstans har föreslagit så liten nedsänkning i Hjärup som avtalet där säger. I övrigt saknas underlag för att kunna jämföra alternativen utifrån den aktuella kunskapen om väsentligt snabbare ökning än vad som förespeglades vid avtalets tillkomst.

Varken Åkarp, Hjärup eller Arlöv har rekreatiomsområden i sina utkanter och har därför särskilda behov av lugna parker inom tätorten. Riksdag och Regering har ett särskilt åtagande att medverka till förbättrade närrekreatiomsförhållanden i Malmö-Lund-regionen som kompensationsåtgärd för ökade störningar till följd av den fasta Öresundsförbindelsen (Öresundsförbindelser SOU 1978:18).

Sveriges och Danmarks statsministrar har gemensamt uttalat att Öresundsregionen skall vara bland Europas renaste. Det omfattar även bullret. SV Skåne bör i alla fall inte få Europas bullrigaste miljöer.

Banverkets sätt att bedriva sin utredning med undanhållen sakinformation till remissinstanserna, samt upprepade hot och verkställda repressalier mot kommunföreträdare för att tvinga fram avtal innan sakprövningen är avslutad är oacceptabelt. Det innebär manipulering av miljöprövningen och sänker trovärdigheten för Banverket både som sökande och som myndighet, samt anstränger förtroendet för hela vår demokratiska plan- och beslutsprocess.

Referenser

Vägförvaltningen i Göteborgs och Bohus län (oktober 1985). Motorväg E6 Stenungsund - Uddevalla, alternativa vägkorridorer (s.k. "Trädkramarprojektet" ES, VBB Malmö, var ansvarig för konsekvensanalys av lokaliseringsalternativ för ny motorväg Göteborg -

Uddevalla redovisad som utställning. Uppdragsgivare: Vägverket, Referens: Generaldir. Per Anders Örtendahl).

Skärbäck E., Hylmö K. (2003) IVA Anläggningsforum, Demoprojekt Acceptansprocessen, Inst f Landskapsplanering
([http://www.iva.se/upload/Verksamhet/Projekt/IVAs%20anläggningsforum/Acceptansprocessen%202004%2001%2009%20\(030603\).pdf](http://www.iva.se/upload/Verksamhet/Projekt/IVAs%20anläggningsforum/Acceptansprocessen%202004%2001%2009%20(030603).pdf))

Skärbäck E., Svensson M. (2004) Vägval för SV Skåne – Konsekvenser av öppen respektive täckt breddning av järnvägen genom Åkarp. Burlövs kommun. 2004.

Länsstyrelsen (2004-06-11). MKB till järnvägsutredning för utbyggnad av Södra Stambanan Håstad-Arlöv, Burlöv m fl kommuner – tillägg till kompletteringsbegäran daterad 2004-06-01.

Skärbäck E. Unikt med Åkarp - gör en tunnel icke prejudicerande, Föredragning vid Region Skånes kommunbesök i Burlöv 2004-10-29, Arlöv.

Skärbäck E. (2005-09-16) Ekvivalentriktvärdet och hälsoaspekten. PM för Burlövs kommun som skickades till BV, MD m fl.

Burlöv (2006-05-18) Kommentarer till Banverkets begäran om tillåtlighetsprövning av utbyggnad av Södra stambanan, sträckan Arlöv-Flackarp, från två till fyra spår.

Eliasson Jonas (2005) Samhällsekonomisk analys av järnvägstunnel genom Åkarp, Transek 2005:2.

Mattsson Jan-O, (2005-06-27). Bedömning av lokala inversionsförhållanden I Åkarp.

Mattsson Jan-O, (2005-12-07). Komplettering till utredning om inversionsförhållanden i Åkarp

Wadbro John, (2005). Film visad på Burlövs kommuns webbsida.

Skärbäck E. Svagheter i nuvarande bullerhantering, forskningsbehov. Ur Buller och Hälsa, Rapport nr 1 från Lyssnande Lund, Ljudmiljöcentrum vid Lunds universitet, 2006, pp 3-17

Wadbro John, (2007). Film över bullerspridning vid olika tidpunkter under inversionsnatt, visad på MISTRA-konferensen, "Buller, hälsa, ekonomi och samhällsplanering" Radison, Göteborg, 29 november 2007

Burlövs kommun (2006-05-08). Kommentarer till Banverkets begäran om tillåtlighetsprövning av utbyggnad av Södra stambanan sträckan Arlöv-Flackarp, från två till fyra spår, 2006-05-08.

Skärbäck E. (2006a). Democratic shortcomings in the planning process with use of equivalent noise and possibilities to supplement this measure with a new, more understandable high-noise parameter. Conference paper at the 31st annual NAEP Conference "*Global Perspectives on Regional Issues: The Future for Environmental Professionals in the Next 30 Years*". Albuquerque, april 2006.

Skärbäck E. (2006b) Svagheter i nuvarande bullerhantering, forskningsbehov. Ur Buller och Hälsa, Rapport nr 1 från Lyssnande Lund, Ljudmiljöcentrum vid Lunds universitet, 2006, pp 3-17

Skärbäck E. (2007a). Planning for healthful landscape values. In Mander Ü., Wiggering H., and K. Helming (Eds.) *Multifunctional Land Use - Meeting Future Demands for Landscape Goods and Services*. Springer-Verlag Berlin-Heidelberg, pp 305-326.

Skärbäck E., (2007b). Noise Measurement and Rail Traffic Development: A Swedish Case Study. Environmental Practice 9 (2) June 2007, Cambridge University press.

Skärbäck Erik och Pontus Thorsson. (2009). Mjuka eller hårda data för bedömning av järnvägars bullerstörningar. Ur *LJUdBLADET INFORMATIONSSKRIFT FÖR AKUSTISKA NYHETER*. Nr 1 2009. Medlemsorgan för SVENSKA AKUSTISKA SÄLLSKAPET.
<http://www.akustiska-sallskapet.org/web/page.aspx?pageid=66819&newsid=32808&page=1>

Skärbäck E. (2007). Planning for healthful landscape values. In Mander Ü., Wiggering H., and K. Helming (Eds.) *Multifunctional Land Use - Meeting Future Demands for Landscape Goods and Services*. Springer-Verlag Berlin-Heidelberg, pp 305-326.

Caspersen Ole och Erik Skärbäck. (2006). Landskabet som resurs för hälsa och utveckling, scenarier og strategier for en bæredygtig udvikling i Øresundsregionen. Rapport 2006 och program till 2008. Interregsekretariatet Köpenhamn, mars 2006, 59 sidor.

Mattsson, Jan O. and Wadbro, John and Thorsson, Pontus and Skärbäck, Erik. (2008). Meteorologiska mätningar med ballong för bedömningar av ljudutbredning i Åkarp 2008 maj 2009, Rapport. http://pub-epsilon.slu.se/726/01/LTJ_Rapport_7_2009.pdf
Caspersen & Skärbäck, 2008, Landskabet som ressource – II, Slutrapport juli 2008. Interregsekretariatet Köpenhamn, SLU Alnarp och KU Köpenhamn.

Fog H., Bröchner J., Törnquist A & Åström K. (1992). Det kontrollerade byggandet. 1989.Mark, Politik och Rätt.

Kommentarer till Banverkets yttrande angående begäran om tillåtlighet för ombyggnad av Södra stambanan, delen Arlöv-Flackarp, från två till fyra spår. Banverkets yttrande.

I det följande återges i sin helhet ett yttrande kring de väsentligaste sakfrågorna som jag skickade in till Miljödepartementet m fl 2010-05-17.

Banverkets begäran 2010-03-19

Sist i rapporten ligger Banverkets begäran till Regeringen (2010-03-19)

Regeringen
Miljödepartementet
103 33 STOCKHOLM

Banverkets begäran om tillåtlighet för ombyggnad av Södra Stambanan, delen Arlöv-Flackarp, från två till fyra spår.

Jag ber härmed med bifogade kommentarer och tillhörande bilagor få yttra mig över Banverkets rubricerade ansökan. Mina invändningar i denna skrivelse mot Banverkets utredning lämnas efter mina mångåriga erfarenheter i ärendet som rådgivare åt Burlövs kommun, och lämnas också i min egenskap av professor i översiktlig planering med inriktning mot konsekvensanalys. Remissinstanserna har i avgörande frågor getts felaktig information mot bättre vetande hos Banverket.

Det avtalade förslaget motsvarar ett Banverksförslag i remissen 2005 (Fojab AB 2004) vad gäller nedsänkning och bullerskydd. Nu är prognosen helt annorlunda. Banverket vet att det blir betydligt mer resande och gods, men det avtalade förslaget har inte ändrats. För att klara Miljöbalkens krav på acceptabla bullerförhållanden, uthålligt och på sikt, krävs det betydligt mer omfattande bullerskydd utöver vad som medges inom nu föreslagen budget. Dimensioneringen av dessa kan inte vänta till efter att tillåtlighet getts för budgeten fastställs med tillåtighetsbeslutet.

Mina slutsatser efter alla utredningar och fackmyndigheternas remissvar är att Åkarp bör få betydligt mer överdäckning/taköverbyggnad i utsatta lägen, särskilt för bebyggelsen i väster där buller överlagras med E6 och i östra delarna för att möjliggöra ny bebyggelse. Hjärup bör få djupt nedsänkt. Där råder inte kalluftssjö som i Åkarp, men tunga remissinstanser har inte föreslagit så blygsam nedsänkning som Banverket nu föreslår. Arlöv bör få nedsänkning framför kommande bebyggelse på motsvarande sätt som Hjärup. Grunden för dessa skärpningar är grova underskattningar i utredningens beräkningar.

Det har begåtts två allvarliga misstag i Banverkets hantering av ärendet:

1. SLUs mätningar och bedömningar av bullerspridning inom delar av Burlöv (maj 2009), har helt undanhållits remissinstanserna. Mätningarna föranleddes av SMHIs och Naturvårdsverkets bedömning att beräkningsmodellen underskattar bullret i Åkarp och SMHIs förslag till kompletterande mätningar.
2. Aktuell bedömning av trafikutvecklingstakten, betydligt uppjusterad, presenterades ej när det i ansökan nämnda avtalet förhandlades 2008, och har sedan inte heller lett till revidering, och ej heller delgivits remissinstanserna. Det är den gamla helt överspelade prognosen som har bibehållits som dimensionerande för samhällsekonomiska kalkylen (hälsobedömningarna) i denna ansökan.

På mitt yttrande *Regional systemanalys – planförslag, Åtgärdsplanering och JVU Håstad-Arlöv* till Banverkets GD 2009-05-28, svarade Banverkets regiondirektör Jens Möller, att prognosen dittills varit mycket i underkant, och att det nu räknas med betydligt större resande- och godsvolymer för framtiden. Sannolikt visst Banverket om detta redan 2008 under förhandlingarna med Burlöv och Region Skåne, där kommunen och Region Skåne förespeglade endast 1,3 % årlig trafikutveckling. Utredningen "Tågstrategi 2037" räknar med 5-6 % årlig ökning i resandet. Banverket räknade inte upp prognosen i vinterns remissutredning (november 2009). Utan samma låga siffra användes i lönsamhetskalkylen. Banverket har heller inte anpassat förslaget som nu söks tillåtlighet för.

Ytterligare av vikt är utredningen Vägtrafikbuller – Projekt inom Miljösamverkan Skåne, ett samarbete mellan kommunerna, Vägverket och Lunds universitet 2010. Av den framgår att "upplevd" störning är anmärkningsvärt mycket högre än "beräknad" störning för Burlöv jämfört med för Skånes övriga kommuner. Överlagrat buller från andra källor ger en viss förklaring, men det räcker inte för att förklara den stora avvikelsen. Den omtvistade climateffekten kan vara en större förklaring.

Kommunfullmäktige i Burlöv har reserverat sig för att miljöprövningen skall ske på vetenskaplig grund. Detta yttrande skickas därför också för kännedom till de berörda externa experter som tidigare har yttrat sig utifrån vetenskaplig grund.

Som framgår i kommentarerna har det i Banverkets hantering av ärendet begåtts ett antal allvarliga fel och oriktigheter, vilka sammantaget leder till att remissförfarandet genomförts på felaktigt underlag. Ett eventuellt beslut om tillåtlighet från Regeringen på dessa grunder skulle således få allvarliga konsekvenser för framtiden.

2010-05-17

Erik Skärbäck

Bilaga: Kommentarer till Banverkets yttrande angående begäran om tillåtlighet för ombyggnad av Södra Stambanan, delen Arlöv-Flackarp, från två till fyra spår, med bilagor 1-14.

För kännedom:

Näringsdepartementet

Burlövs kommun

Staffanstorps kommun

Region Skåne

Länsstyrelsen i Skåne

Trafikverket

Professor Jan-O Mattsson, Lunds universitet

Tekn dr Pontus Thorsson, Järpås

Professor Jonas Eliasson, KTH

Professor Birgitta Berglund, KI

Professor Tor Kihlman, Chalmers

Naturvårdsverket

SMHI

Riksantikvarieämbetet

Boverket

SLU diariet

Kommentarer till Banverkets yttrande angående begäran om tillåtlighet för ombyggnad av Södra Stambanan, delen Arlöv-Flackarp, från två till fyra spår

1. Sammanfattning

Det av Banverket förslagna alternativet bygger på alldeles för låg trafikprognos och alldeles för kort tidsperspektiv. Banverket skriver att det är "varken ekonomiskt eller tekniskt försvarbart att nu vidta åtgärder" för tiden "efter 2020", vilket är minst sagt förvånande. Järnvägen är då just färdigbyggd och trafiksystemen runt om har inte hunnit anpassa sig. Tågstrategi 2037 (Skånetrafiken 2009) bedömer att resandet kommer att öka med 5-6 % per år, medan det nu sökta förslaget som avtalades fram med kommunen och Region Skåne året innan utgår från endast 1,3 % årlig trafikökning. Det blir en avsevärd skillnad i bullerstörning redan inom överblickbar framtid med stora risker för oacceptabla hälsorisker för befolkningen, kostsamma ombyggnader (överdäckningar och/eller kraftigt höjda bullerskärmar) och stoppade kommunala utbyggnadsplaner.

Det måste beaktas att den aktuella sträckan Malmö-Lund är en av Europas mest trafikerade passager, samtidigt som det blivit en ny finger i Storköpenhamns fingerplan, och ligger mitt i pendlingsstråket mellan –Lund och Malmö. Utvecklingspotentialen mitt i denna gryende storstad är enorm om inte möjligheten förstörs av buller. Med fyra spår kommer här att tidvis ske en jämn ström av snabba tåg, ofta flera samtidigt med överlagrade bullereffekter. Banverket/Temaplan beskrev i kompletteringsutredningen 2008 att den goda samhällsutvecklingspotentialen är en omfördelningseffekt inom Sverige och inte behöver beaktas samhällsekonomiskt i järnvägsutredningen. Det stämmer inte här, med den nya interaktionen med Köpenhamn. Omfördelningar sker i detta område med Danmark. Att inte ta hänsyn till den snabba samhällsutvecklingen i denna sträckning är ett allvarligt misstag.

Ett annat allvarligt misstag är Banverkets försök att undanhålla för remissinstanserna och nu Regeringen de vetenskapliga studier som talar för att Banverkets bullerberäkning har blivit fel pga utebliven korrigering för särskilda väderförhållanden. Det nu ansökta förslaget avtalades fram 2008. Därefter styrker ny forskning dels om lokalklimatet i Åkarp (SLU 2009), dels om "upplevd" störning kontra "beräknad" störning för Skånes kommuner (Kommunförbundet Skåne 2010), tidigare mätningar att det är ett allvarligt misstag att det inte gjordes korrigeringar för särskilda väderförhållanden i den använda beräkningsmodellen för nuvarande ansökan. Tidigare mätningar (2006) visar tydligt att klimateffekten för Åkarp är så stor att bullerberäkningsmodellen ger mycket för låga värden, vilket Banverket motargumenterade med bl a ett cirkelbevis. Vidare har prognosen skrivits upp. Nu räknas det med "betydligt större resande- och godsvolymer för framtiden". Banverket har dock inte reviderat förslaget. Det finns svenska domslut, prejudikat, på att bullerskyddet skall dimensioneras efter det fulla framtida kapacitetsutnyttjandet även om det ligger längre fram i tiden (M1320/04 och Ö2920/03). Detta måste Banverket rätta sig efter när bullerskydden dimensioneras i järnvägsplanen om ca tre år, och följaktligen också för val av alternativ

redan i järnvägsutredningen och i tillåtlighetsansökan. Den dimensionering som nu måste beräknas är långt högre än vad som förutsätts i avtalet med kommunerna.

Om och när tillåtlighet eventuellt ges av Miljödepartementet, så låses samtidigt budgeten för hela projektet och det kommer inte att finnas ekonomiskt utrymme för annat än marginell skärpning. När kommunen vill få fastställt sin detaljplan för den kommande bebyggelsen utanför centrum och överdäckningen, så är det inte otroligt att Länsstyrelsen tvingas avslå pga att bullerskyddet inte är långsiktigt. Följaktligen kan Regeringen inte heller nu reservationslöst ge tillåtlighet på denna begäran utan att ta ställning till det långsiktiga behovet. Sannolikt behövs mer överdäckningar i Åkarp och djupare nersänkning i Hjärup.

2. Starkt skiftande prognoser

De avtalade föreslagen bygger på prognossiffror som ligger alltför långt ifrån verkligheten (1,3 % årlig trafikökning till år 2030, och därefter endast 0,5 %/år). Så låg trafikutvecklingstakt motsvarar att det behövs 107 år till nästa fördubbling av trafiken. Senaste fördubblingen av resandet på sträckan skedde på bara 10 år på 2000-talet. På sträckan Malmö-Lund ökade resandet med tåg med hela 3,9 % redan 1992-97, med 6,2 % 1997-2002 och 7,4 % 2002-2008. I MKB-rapport 2004 bedömde akustikkonsulten att det skulle behövas 10 m höga bullerskärmar utmed källan (intill spåren) för att innehålla riktvärdena. Avtalet med Burlövs kommun innebär lägre skärmning, total skärmning av endast 7,5-9 m (5,5-6 m nedsänkning kombinerat med 2-3 m höga bullerskärmar), och detta trots att trafikökningen med dagens kunskap sannolikt blir flera gånger mer omfattande än vad det uppskattades till då.

Det är Skånetrafiken som i Tågstrategi 2037 prognostiserar ökning av resandet med 6 % för 2007-2020 och 5 % för 2020-2037. Banverket hävdar att detta inte skulle vara proportionellt med trafikökningen. Det kan sägas när tågen inte är fulla, utan kan ta ökat resande med samma antal vagnar. Den punkten har dock redan passerats på sträckan mellan Malmö och Lund. Nu är tågen överfulla, så antalet vagnar och ekvivalentbullret blir proportionellt med antalet resande. Att kringliggande nät inte hinner byggas ut i takt med efterfrågan i närtid, vilket kan hålla tillbaks resandet och godstransporterna på kort sikt, kan i Miljöbalkens mening inte tas som argument för att inte dimensionera anläggningen för det fulla framtida utnyttjandet på längre sikt. Hela investeringen motiveras av att få överflyttat så mycket trafik som möjligt från väg till järnväg. Det är ett övergripande mål. Det betyder att det är den totala framtida kapaciteten för fyra spår med ytterligare möjligheter att packa tågen med framtida förbättrad signalregleringsteknik som måste bli dimensionerande. Det kan ske snabbt. Sträckan Malmö – Lund är getingmidjan för tågtrafiken mellan Skandinavien/Finland och övriga Europa. Och i Åkarp finns vändkorset för motsvarande transittrafik på väg.

Det måste beaktas att den aktuella sträckan Malmö-Lund är en av Europas mest trafikerade passager, samtidigt som det blivit en ny finger i Storköpenhamns fingerplan, och ligger mitt i pendligsstråket mellan –Lund och Malmö. Utvecklingspotentialen mitt i denna gryende storstad är enorm om inte möjligheten förstörs av buller. Med fyra spår kommer här att tidvis ske en jämn ström av snabba tåg, ofta flera samtidigt med överlagrade bullereffekter. Banverket/Temaplan beskrev i kompletteringsutredningen 2008 att den goda samhällsutvecklingspotentialen är en

omfördelningseffekt inom Sverige och inte behöver beaktas samhällsekonomiskt järnvägsutredningen. Det stämmer inte här, med den nya interaktionen med Köpenhamn. Omfördelningar sker i detta område med Danmark.

I ansökan görs till ett argument att maxbullervärdet sänks. Det är självklart eftersom det idag helt saknas bullerskärmar. Men maxbullerriktvärdet är trots allt hela 70 dB(A) och vad händer när trafiken i framtiden ökar till en jämn ström? Vidare kommer här tidvis att kunna passera 2, 3 och även fyra tåg samtidigt. Då hjälper inte en maxbullerberäkning för ett tåg.

Jag har utvecklat detta i yttrande (Regional systemanalys – planförslag, Åtgärdsplanering och JVU Håstad-Arlöv, 2009-05-28) till Banverkets GD (se bilaga 1), och fick svar (bilaga 2) av Banverkets regiondirektör Jens Möller, där han bekräftat att prognosen varit mycket i underkant, att det nu räknas med betydligt större resande- och godsvolymer för framtiden. Ändå har Banverket inte räknat upp prognosen i vinterns remissutredning, och Banverket har inte anpassat förslaget som avtalades med kommunen. Banverket (WSP) har i senaste remissen heller inte räknat om lönsamhetskalkylen för något av alternativen. Lönsamhetsberäkningen är fortfarande baserad på mycket låg trafikutvecklingstakt, 1,3 %/år. Det är ett krav enligt Miljöbalken att alternativ skall jämföras, och givetvis att de jämförda alternativen skall vara beräknade med de mest aktuella sannolika framtidssiffrorna vad avser trafikutveckling.

När jag påtalade detta missförhållande i en tidningsintervju i Skånska Dagbladet 09-06-04 (bilaga 3), så kommenterar en regional direktör på Banverket att prognosen är "avstämd med SIKA". När jag kontrollerade detta med SIKA dementerade SIKAs utredningschef att någon sådan avstämning gjorts (bilaga 4), och poängterade i stället att en ny prognos skulle göras under hösten, för vilket han tacksamt tog emot synpunkter. I vintras meddelade han att detta inte kunnat ske, samt att SIKA skall läggas ner, och uppgifterna skall övertas av Trafikverket (bilaga 4). Det kan förstås starkt ifrågasättas om det är lämpligt att den oberoende myndighet som skall svara för trovärdiga prognoser skall underställas sökanden själv.

När jag under hösten 2009 i tre (3) upprepade brev till Banverkets GD påtalade nödvändigheten av att anpassa lösningen efter den nya insikten om trafikutvecklingstakten har GD besvarat breven men inte sakfrågan. Utan att kommentera behovet av förändring av lösningen till följd av regdir Möllers medgivande om betydligt större resande- och godsvolymer för framtiden, så meddelade GD i alla svar i stället att Banverket ämnar söka tillstånd i enlighet med avtalet med kommunen (bilaga 5). Detta måste ifrågasättas. Det betyder att Banverket ser avtalet med kommunen som den reella prövningen enligt Miljöbalken, vilket förstås är en felaktig hantering av ärendet. Det är inte lagens intention, och ej heller kommunens som reserverade sig med en formulering att prövningen skall ske på vetenskaplig grund. Kommunen anser sig inte inneha den vetenskapliga kunskap som behövs för att avgöra vissa av de komplicerade men avgörande frågorna. Det har Kommunfullmäktige reserverat sig för. Att Banverket i denna ansökan tycker det är oklart vad förbehållet innebär är uppseendeväckande (sid 3/9, mitt på sidan). Därför var det ett gravt och mycket allvarligt fel att inte presentera rätt prognossiffror för remissinstanserna. Riksantikvarieämbetet ifrågasatte också i sitt remissvar att Banverket träffat avtal med kommunen innan konsekvenserna för miljö- och hälsa prövats av Regeringen. I realiteten har Banverket sannolikt varit medveten om prognosens underskattning länge före avtalsförhandlingarna med kommun och Region.

3. Gamla underskattade utvecklingsbedömningar i två remisser

Banverket ger sken av i remissen att prognosen är ändrad där Tyréns diskuterar bullereffekter, men det visar sig att Banverket behållit de gamla siffrorna i samhällsekonomiska kalkylerna i både kompletteringsutredningen 2008 och senaste remissen november 2009. Därmed blir jämförelsen mellan alternativen ej korrekt. Nedsänkta alternativet får, som även markalternativet, för hög lönsamhet eftersom de samhällsekonomiska långsiktiga kostnaderna av bullret blir grovt underskattade. Prof Jonas Eliasson har gjort en samhällsekonomisk analys (Transek 2005:3) baserad på 3,4 % årlig trafikökning och beräkning av störning enligt EUs rekommendationer, ej enligt det gamla svenska räkn sättet som fortfarande tillåts enligt EU tills den nya beräkningsmetoden beslutas. Jonasson kommer fram till att tunnelloösningen är lönsam med 150-690 mkr, något som Banverket i kompletteringsutredningen 2008 (TEMAPLAN) betecknar som orealistisk med argumentet att trafikutvecklingen endast blir 1,3 % per år till år 2030, och därefter endast 0,5 %/år. Varför informerades inte TEMAPLAN om de nya bedömningarna med betydligt mer resande och gods? Något utrymme för bemötande av den remissprocessen gavs ej.

4. En miljöprövning skall jämföra alternativ

Banverket anför i sin ansökan på sid 2/9 "Remissen (från Miljödepartementet i mars 2007) har inte tidigare besvarats och åtgärderna med anledning av remissen berörs inte i bifogade slutrapport, detta med tanke på att markalternativet inte längre är aktuellt för fortsatt planering." Detta är ett mycket tveksamt ställningstagande av flera skäl. Markalternativet har egentligen aldrig varit ett realistiskt alternativ ens för Banverket. Och tunnelalternativet ansågs fortfarande 2007 sannolikt av många beslutsfattare. Skälet till att Banverket valde att inte besvara Miljödepartementet då och inte heller gör det nu i denna ansökan, torde snarare vara att det saknas bra svar och att Banverket inte önskar en diskussion om prognosen eller om den tvistiga climateffekten.

Underlåtenheten är allvarlig av flera skäl:

1. Miljödepartementet efterfrågar uttryckligen att Banverket skall yttra sig över skrivelserna, och vidare - "Banverkets syn på kommunens förslag till en samordnad utbyggnad av vägar och järnväg i Åkarp, där tunnel för järnvägen genom samhället ingår, bör också redovisas, varvid bl. a. tekniska, miljömässiga och ekonomiska aspekter bör beaktas." (bilaga 6). Begäran om yttrande gäller alltså tunnel ej markalternativet som Banverket nu hävdar i denna ansökan.
2. Banverket gjorde faktiskt en rapport, kompletteringsutredning 2008, som remitterades till de tunga verken och myndigheter, men ej till kommunen. Det erhöles mycket skiftande svar som till stor del innebar en skärpning i förhållande till 2005 års remiss - se bilaga 5, brev 2010-01-23.
3. Redan på 1990- talet när jag var engagerad som konsult åt Banverket, insåg man att den allmänna meningen talade för en tunnel i Åkarp. Att Banverket redan från början såg det

djupt nersänkta alternativet som lägsta möjliga acceptabla alternativet bevisas av att de redan 2004 (se MKB till remissen 2005) erbjöd den lösningen med breda överfarter till kommunen (sammanlagt 150 m överdäckning (FOJAB)), trots att det då inte var lika uppenbart hur snabbt trafiken sedan skulle utvecklas. Dagens ansökta förslag innebär samma åtagande från Banverket inte mer, eftersom förlängningen med ytterligare 250 m överdäckning helt skall bekostas av andra.

4. Region Skåne förordade tunnel redan tidigt: "tunnelalternativet är den enda acceptabla lösningen för Åkarp" (2000-02-10, REB).
5. SSSV (Sydvästra Skånes samarbetsorgan) beslutade så sent som 2006-02-14"... genom Åkarp där tunnelalternativet ses som enda acceptabla lösningen".
6. Landshövdingen skriver, 2007-03-15 (bilaga 7), en inbjudan till alla de berörda parterna att träffas i Stockholm, World Trade Center, den 13 april 2007 för överläggningar. Han motiverar med att "nya effekter på människors hälsa och miljö blir avsevärt värre än vad någon kunde förutse med det förslag till utbyggnad av södra stambanan Håstad – Arlöv, som Banverket inlämnat till Regeringen för tillåtlighetsprövning. Trafiken på E6:an har samtidigt nått sådan nivå att nuvarande kapacitet inte räcker och en utbyggnad kommer att bli nödvändig...Det finns således anledning att träffas och diskutera möjligheterna att åstadkomma en samlad utbyggnad av järnväg och E6 genom Åkarp."
7. I tidningen dagen därpå gratulerar det ansvariga Regionrådet (m) Burlövs kommunalråd (s) till tunneln, att hon "stått pall hela tiden..", och för att "hon hela tiden värvat sin kommuninnevånare" (Skånska Dagbladet 2007-04-14) (Bilaga 8). Sydsvenskan skriver senare "Tunnel i Åkarp ett steg närmare... I går beslutade Region Skåne att utse en förhandlingsman som skall försöka samla ihop pengar till en tågtunnel genom bullerdrabbade Åkarp". (Bilaga 8)
8. Banverket nämner inte att yttrandena som Miljödepartementet begär svar på framför allt kommer från en lång rad externa oberoende experter varav flertalet professorer inom de berörda tvistiga fackområdena, och att dessa yttrar sig generellt till stöd för Burlöv när de förordar tunnelalternativet. Inget av dessa yttranden kan tolkas som att de skulle nöja sig med det djupt nedsänkta alternativet. Min egen utvärdering av huruvida de externa yttrandena har besvarats i kompletteringsutredningen februari 2008 visar på stora brister (bilaga 9). Detta har jag delgivit Banverket.
9. Banverket försöker ringakta både Miljödepartementets remiss och de inkomna yttrandena genom att felaktigt benämna dem: "en rad skrivelser och utredningar från Burlövs kommun och Erik Skärbäck, som äger en fastighet i Åkarp" (sid 2/9). Att jag presenteras "som äger en bostadsfastighet i Åkarp", och på sidan innan (1/9) "privatperson" är upplevs nedsättande i syfte att minska trovärdigheten. Mitt engagemang bottnar i att jag är professor i översiktlig planering och med inriktning mot konsekvensanalys, samt att jag med den bakgrunden anlitas till och från som rådgivare åt kommunen. Jag har också varit Banverkets konsult under 90-talet, vilket myndigheten känner väl till, och arbetat ändå mer intensivt med Vägverket

sedan 80-talet. Jag har också bl a genomfört en expertutredning åt IVA om planeringsprocessen

([http://www.iva.se/upload/Verksamhet/Projekt/IVAs%20anläggningsforum/Acceptansprocessen%202004%2001%2009%20\(030603\).pdf](http://www.iva.se/upload/Verksamhet/Projekt/IVAs%20anläggningsforum/Acceptansprocessen%202004%2001%2009%20(030603).pdf)).

Se för övrigt mina referenser på min SLU-hemsida (http://www.ltj.slu.se/lar/skarback_erik_pub01_10.html?aktuellOID=1261). En professors rättighet, på gränsen till skyldighet, är att reagera mot missförhållanden i samhället som den upplever sig ha särskild kompetens att uttala sig om. Däri ligger ingen formell makt att påverka beslut i samhället, men en rättighet att uppmärksamma om missförhållanden i vetenskaplighet.

10. Jag har för övrigt också yttrat mig kring lösningen för Hjärrup, trots att jag inte har någon fastighet där. Jag antar att många sakkunniga som yttrar sig i samband med andra projekt också kan ha sin bosättning i den berörda kommunen. Det kan rent av vara så att beslutsfattare i vissa andra projekt bor i den kommun de beslutar om, t ex att sakkunniga och beslutsfattare i projekten Citybanan (16 mrdkr) och den nu diskuterade Östra Länken (22 mrdkr), båda i Stockholm, bor i Stockholm. Formuleringarna i ansökan sid 1/9 och 2/9 finner jag därför irrelevanta, kränkande och avsedda att misskreditera. Sådant kan förekomma hos andra sökanden och förorsakare, men anstår knappast en statlig myndighet, ej heller när den uppträder som byggherreintressent och förorsakare.

5. Kommentarer kring den icke besvarade remissen från Miljödepartementet (kompletteringsutredningen 2008).

Remissinstanserna till kompletteringsutredningen 2008 kom faktiskt att skärpa tonläget från remissvaren på 2005 års järnvägsutredningen till sina remissvar på kompletteringsutredningen 2008, varför den utredningen och dess remissvar borde ha kommenterats och/eller skickats ut i samband med höstens 2009 remiss.

Riksantikvarieämbetet gav stöd för tunnel när de sammanfattade att Banverkets argument att tunnelkostnaden är oskälig inte beaktar möjligheterna att uppnå miljökvalitetsmålet *God bebyggd miljö*. Den starka skrivningen har Banverket inte refererat i dagens ansökan till Regeringen. Riksantikvarieämbetet poängterar att frågan om mark- eller tunnelförläggning genom Åkarp ska avgöras utifrån ett helhetsperspektiv på samhällets framtid.

Naturvårdsverket använder visserligen samma formulering "delvis övertäkt" i remissvaret 2008, men "delvis" är ett tånjbart begrepp. Naturvårdsverket håller inte med SMHI om att NMT ger en rättvisande bild, eftersom beräkningsmodellen, även enligt SMHI, underskattar Bullret i Åkarp. Det betyder i konsekvensens namn att Naturvårdsverket inte anser att NMT ger "tillräckligt tillförlitligt underlag". Deras krav att bullerskyddet bör ges "god marginal" är sannolikt en konsekvens av detta.

Länsstyrelsen har i remissvaret 2008 ökat sitt förordande från "delvis övertäckning" till pluralis, "på lämpliga delar av sträckan genom Åkarp". Länsstyrelsen tillägger att dimensioneringen kan bestämmas senare under planskedet. Detta har Banverket inte återgivit i remissen, nov 2009. *Det är en mycket viktig punkt för kommande villkor i tillåtighetsgivningen, eftersom ökad dimensionering med mer överdäckning innebär ökad kostnad, vilket vanligtvis inte medges efter att tillåtighetsbeslutet getts.*

SMHI:s fråga om bullerförstärkningens storlek vid kallluftsbildning (som kan bli extra stor om omgivningens öppenhet och topografi är sådan att kallluft rinner till och bildar mäktiga kallluftssjöar) har inte blivit vetenskapligt tillfredsställande hanterad. Samtidiga mätningar av temperatur och buller under en period av sex veckors nätter sommaren 2006 visade att bullerökningen från dag till natt kan bli hela 30 dB(A) på långa avstånd (700 m) från järnvägen (Mattsson och Thorsson, 2006), vilket skall jämföras med tidigare uppmätt maximalt 25 dB(A) på Uppsalaslätten. Sannolikheten för fenomenet är flera nätter per vecka (bilaga 10).

Dessa fakta avfärdar Banverket med en form av cirkelbevis. Från ett möte med SMHI, dit prof Mattsson inte inbjöds, skrevs i protokoll att kallluftsfenomenet i Åkarp inte är annorlunda än i andra slättbygder med liknande omgivningsförhållanden. Det är en självklarhet, eftersom kallluftsbildningens storlek just är bestämd av *omgivningens kombination av öppenhet och topografi*. Men Banverket har senare i protokollet tagit bort den sista delen av meningen "än i andra slättbygder med liknande fenomen". I kompletteringsutredningen gick Banverket sedan ut med det förkortade påståendet att fenomenet i Åkarp inte är annorlunda än i andra slättbygder. Detta var en djupt ovetenskaplig hantering i kompletteringsutredningen 2008 av järnvägsutredningens dittills mest omdiskuterade fråga för bedömningen av behovet av övertäckning av järnvägen.

Nu, i denna ansökan, ökar Banverket retoriken ytterligare med att påstå att någon har hävdad att Åkarp "avviker från övriga Norden inklusive dess slättlandskap i sådan utsträckning att en beräkning enligt nordiska beräkningsmodellen skulle behöva korrigeras". Ingen har påstått att Åkarp är helt unikt i Norden. Naturvårdsverket ansvarar för anvisningarna till Nordiska beräkningsmodellens användning. Av anvisningarna framgår att modellen gäller för normalförhållanden med viss medvindseffekt och viss marginal, men att den inte är korrigerad för särskilda väderförhållanden. Där sådana gäller bör det således korrigeras. Ingenting talar för att det gäller på särskilt många platser – jämför bilaga 12. Ingen annan stans har rapporterats större skillnad av bullerutbredningen från dag till natt än i Mattssons och Thorssons utredning från 2006.

Professor Jan-O Mattsson Lunds universitet, är bland Sveriges främste experter på bildandet av kallluftssjöar. Han hade då genomfört flera utredningar som belägger omfattningen av fenomenet i Åkarp. Trots detta så inbjöds han inte till det möte bland experter som Banverket protokollförde enligt ovan.

SMHI skärpte definitivt skrivningen från 2005 till 2007. 2005 påtalade SMHI ingenting om kallluftsbildning. Och det är logiskt för Banverket hade inte nämnt något om professor Mattssons första yttrande i remissen trots att det skickades in till Banverket flera månader innan remissen sändes ut.

Att SMHI inte sade något om kallluftsbildningen 2005 tog Banverket i sin ansökan till Regeringen 2006 som bevis för att markalternativet skulle vara acceptabelt (sid 22). Läsaren får intrycket att Banverket lägger ansvaret på remissmyndigheten att problematisera och utreda frågor som det är den sökandes ansvar att bereda. Att undanhålla relevanta fakta för remissinstanserna i frågor av avgörande betydelse för vägningen av alternativ är inte acceptabelt.

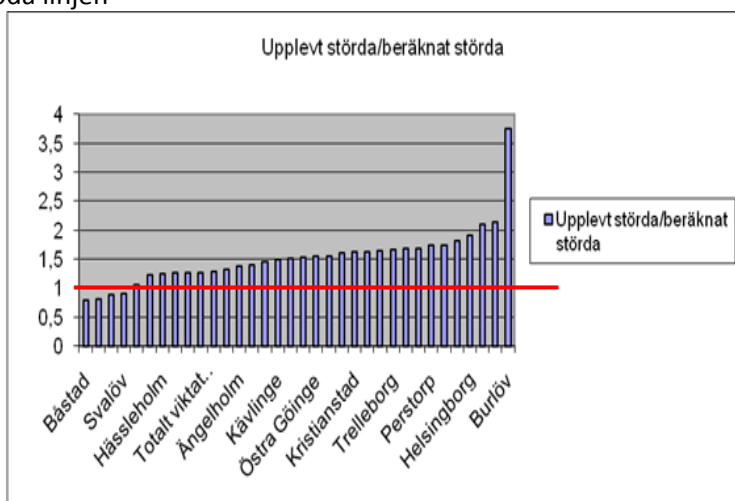
Som sitt andra och sista bevis i regeringsansökan 2006 hänvisar Banverket till mätningar (sid 16) och hävdar "generellt har inte mätningar som Banverket låtit utföra gett belägg för att högre bullernivåer än normalt förekommer i Åkarp". När kommunen bad att få se dessa mätningar visade det sig att de var utförda på dagtid, ej under kväll eller natt då markinversion uppstår. Att medvetet hävda irrelevanta fakta som bevisning för sin sak är förståeligt tillåtet.

6. Klimateffekten för bullerutbredning i Burlöv

I ett yttrande 2007 inom kompletteringsutredningen skriver SMHI "En beräkningsmodell som denna (NMT) underskattar förhållandena vid kraftiga markinversioner som de i Åkarp och liknande slättförhållanden". Sedan föreslår SMHI mätningar i samarbete mellan Banverket och Burlövs kommun och att dessa mätningar "bör sedan sättas in i ett klimatologiskt sammanhang". Naturvårdsverket hänvisar 2008 till SMHIs skrivning 2007 att modellen underskattar bullerberäkningen i Åkarp och att underlaget kan förfinas genom ytterligare mätningar. SLU tog sedan fram ett förslag till mätprogram, men Banverket avböjde medverkan. SLU genomförde ändå med begränsad budget mätningar av lokal meteorologi som presenterades våren 2009. Mätningarna belyser sammanhang och förklarar hur den omfattande bullerspridningen sannolikt är en kombinationseffekt av mäktig kallluftssjö och medvindsförhållanden. Denna utredning kom in till Banverket i maj 2009, dvs i god tid före sammanställningen av senaste remissen (http://pub-epsilon.slu.se:8080/726/01/LTJ_Rapport_7_2009.pdf). Det är klagande ny information. En vetenskaplig artikel över samma material har även granskats, accepterats och just publicerats (http://pub-epsilon.slu.se:8080/1504/01/Mattsson_et_al_100129.pdf).

Banverkets invändning i denna ansökan att korrigering av Nordiska beräkningsmodellen skulle kräva mätserier under flera år stämmer inte. Det finns en ordentligt lång mätserie för sommaren 2006. Hur denna förhåller sig till genomsnittet av många år kan klargöras med hjälp av befintlig mångårig statistik. Prof Mattsson gjorde en sådan analys redan i sin andra utredning 2005-12-07 - bilaga 10. Att redan tidigt beakta den utredningen, samt Eliassons samhällsekonomiska kalkyl, och i november 2006 Mattssons & Thorssons utredning över samtida klimat och bullerutbredningsförhållanden hade varit bästa sättet för Banverket att snabba upp planeringsprocessen, för då pekade sakunderlaget tydligt på att tunnelalternativet är miljömässigt bäst och kanske hälsomässigt nödvändigt, att det är klart lönsamt och tekniskt relativt enkelt som "cut-and-cover"-lösning.

En ytterligare utredning som ger stöd för slutsatsen att Åkarp kan vara påverkat på ett ovanligt sätt av särskilda väderförhållanden är utredningen Vägtrafikbuller – Projekt inom Miljösamverkan Skåne (bilaga 11). Jag vidarebefordrade utredningen till GD för Banverket med en kommentar 2010-03-31 (bilaga 12), då ansökan uppenbarligen tyvärr redan var inskickad till Miljödepartementet. Den utredningen visar att Burlövs kommun sticker ut exceptionellt beträffande skillnader mellan beräknad störning och upplevd störning - se figur 1. Om beräknad störning stämmer med upplevd, så är kvoten = 1, jfr. röda linjen



Figur 1. Uppgifterna *Upplevt störda* är hämtat ur folkhälsodatabasen för 2008. *Beräknat störda* är genomsnittet av uppgifter från WSP och Sundcon för respektive kommun.

Det är svårt att se någon annan förklaring än den omstridda lokalklimateffekten med kalluftssjön framför allt i Åkarp, eftersom eventuella brister i undersökningen i övrigt är likartade för alla kommuner. Möjligen kan det gängse svenska sättet att inte ta hänsyn till överlagrat buller vara en del av förklaringen. Det vill Banverket inte göra, utan bara titta på den egna bullerkällan. Åkarp drabbas i detta fall av både E6 och E22. Miljöbalken kräver dock att anläggningen inte får förorsaka ohälsoeffekter, vilket innebär att det måste vara den sökta anläggningens tillskott till den samlade bullerexponeringen som skall beaktas i beräkningen av störning och behov av bullerskydd.

7. Avgörande för val av alternativ

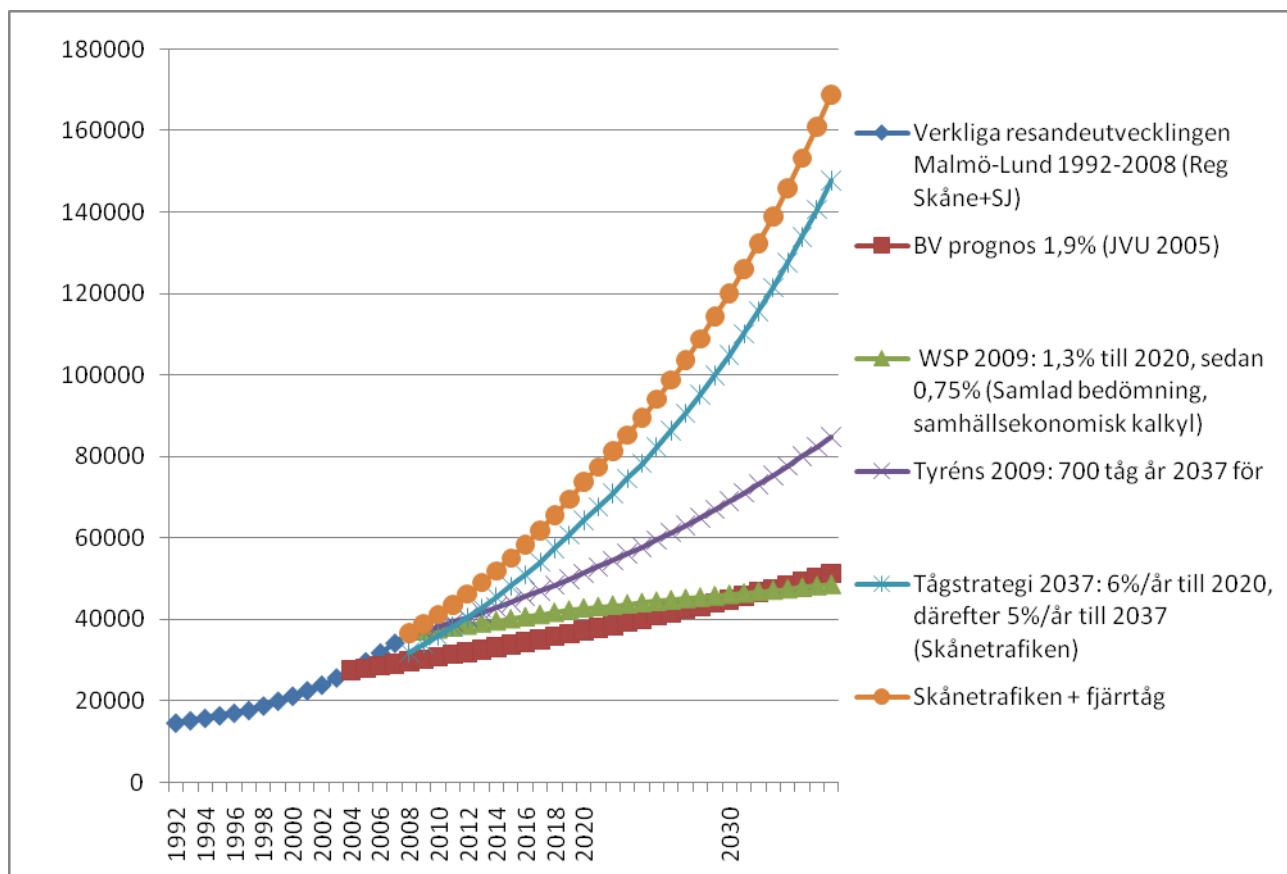
Två särskilt viktiga grundläggande faktorer är underskattade i remissen under november- december 2009. Trafikutvecklingen är prognostiserad till ca 1,3 % årlig ökning trots att Skånetrafiken i allmän konsensus prognostiserar 5,5-6 % (Figur 1). Det kan ge upp till 6 dB(A) mer buller än beräknat på 30 års sikt, vilket är en 4-dubbling av bullret jämfört med förutsättningarna i Banverkets lönsamhetskalkyl.

Banverket lät WSPs göra den samhällsekonomiska kalkylen. De beräknade efter i stort sett samma låga trafikutvecklingstakt, 1,3 %/år, som användes av Banverket (Temaplan) i kompletteringsutredning, februari 2008. Banverket lät Tyréns göra bullerutredningen i remissen, och den räknade med något snabbare trafikutveckling, vilket dock inte införts i lönsamhetskalkylen. Det är ett allvarligt fel.

Olika siffror för trafikutvecklingen används således i olika delar av utredningen. Det är formellt fel och får konsekvenser för lönsamhetsberäkningen, val av alternativ, dimensioneringen av bullerskydd och för frågan om fördelningen av kostnader mellan Banverket och andra parter.

Den omdiskuterade lokalklimatfrågan för Åkarp har helt undanhållits från remissinstanserna. Att undanhålla relevant underlag och därmed omöjliggöra för remissinstanserna att göra en egen bedömning kan inte anses vara vetenskapligt acceptabelt. Den senaste expertutredningen kring klimatpåverkan, maj 2009, stödjer tidigare undersökningar, och visar hur den förstärkta bullerspridningen går till. Den utredningen har Banverket ej responderat på och helt förtigit från remissinstanserna. Den har betydelse för värderingen av störning, behov av ytterligare överdäckning men också lämplig dimensionering och utformning av bullerskydd för återstående delar. 6 dB(A) mer ekvivalentbuller än enligt avtalade förslaget ställer krav på betydligt högre sammantagen bullerskärning invid spåren än de 10 m som beräknades 2004 för att uppfylla riktvärdena.

Ej heller något annat sakunderlag från expertyttrandena 2006-2007 eller kompletteringsutredningen 2008 har redovisats för remissinstanserna i remissen nov 2009. Endast det avtalade alternativet med kommunen redovisas i den remitterade järnvägsutredningen. Någon uppdatering av de andra alternativen från Järnvägsutredningen 2005 har inte gjorts trots ökad trafikprognos. Ej heller redovisas det alternativ som Miljödepartementet i sin kompletteringsbegäran mars 2007 bad att få belyst. Miljöbalken föreskriver att en tillåtlighetsansökan skall redovisa alternativ och dess konsekvenser. Givetvis skall dessa bygga på aktuellt siffermaterial och presenteras jämförbart.



Figur 1. Den verkliga årliga totala resandeutvecklingen mellan Malmö-Lund 1992-2008, samt olika prognoser.

8. Fel i avtalet

Avtalet förutsätter att Banverkets beräkningsmodell är "tillräckligt tillförlitlig". Det var tveksamt redan från början men blev uppenbart fel i och med avslöjandet att man räknar med "betydligt mer resande och gods". Felet blev ändå allvarigare efter senaste vindeffektstudien maj 2009 och utredningen Miljösamverkan Skåne februari 2010.

9. Fel med avtalet

Riksantikvarieämbetet ifrågasätter att Banverket tecknar avtal med kommunerna om samfinansiering innan frågan om tillåtlighet är avgjord. Det kan inte tolkas som annat än föregripande av Miljöprövningen. Det framgår av korrespondensen i **bilaga 5** att detta också är Banverkets avsikt. Banverket hänvisar till att Länsstyrelsen medverkat till överläggningar mellan Banverket och kommunerna. Det är i för sig förståeligt med tanke på det låsta läget, men Länsstyrelsen kan knappast ha medverkat till valet av alternativ, eftersom Länsstyrelsen är prövningsmyndighet. I det här fallet talar mycket för att Länsstyrelsen tvingas säga nej till kommunernas kommande byggplaner om de inte tar hänsyn till den långsiktiga trafikutvecklingen. Då hamnar stora ombyggnadskostnader med högre skärmar eller ytterligare överdäckningar på kommunerna i stället. Länsstyrelsen har tidigare skrivit att slutliga dimensioneringen kan avgöras senare under planskedet, vilket dock är tveksamt för att budgeten då är låst och ytterligare överdäckningar inte kommer att rymmas inom beslutad budget. Beslutet måste därför bli rätt redan från början.

10. Varför skrev Burlövs kommunen på avtalet?

Det som hände under perioden mellan mötet i Stockholm 2007-07-13 och Burlövs undertecknande av avtalet i juni 2008 vill jag egentligen inte kommentera eftersom det inte karaktäriseras av sakdiskussion. Men eftersom Banverket hela tiden hänvisar till avtalet, som att Miljöprövningen i realiteten därmed är avgjord, så måste tillvägagångssättet för avtalets tillkomst oundvikligen kommenteras:

Under Stockholmsmötet 2007-04-13 Den 13 april då alla parterna träffades handlade diskussionen nästan uteslutande om kombinationslösningen tunnel + nersänkt E6. Det diskuterades att engagera en förhandlingsman för finansieringen av lösningen, samtidigt som Banverket lovade utreda och kostnadsberäkna den till oktober 2007. Att fokus var tunnel stod klart för alla (bilaga 8). Men sedan måste något ha hänt bakom kulisserna. I oktober 2007, sex månader efter Stockholmsmötet, hörde utredningsmannen av sig till Burlövs kommunledning och gav ett meddelande muntligen att det "nog skulle gå att få Banverket att gå med på nedsänkt med breda överfarter", dvs samma erbjudande som från hösten 2004 (FOJAB). Meddelandet kombinerades med rådet att det kanske är bäst för kommunen att ta detta erbjudande annars kanske Banverket "sätter ner foten" (läs: Fortsätter föra fram markalternativet).

Förhandlingsmannens bud blev förståeligt en chock för kommunen. Förhandlingsmannen presenterar inget utredningsunderlag eller kalkyler, så kommunen såg inget nytt underlag varpå det kunde fattas något nytt beslut. Kommunen ansåg sig inte heller ha frågan, eftersom den låg hos Banverket efter begäran från Miljödepartementet för saklig beredning. Att Banverkets erbjudande var förknippat med hot bevisades sedan öppet i Skånska Dagbladet 2007-12-13, som refererar generaldirektören när han säger att han "tänker kämpa för en utbyggnad i markplan genom Åkarp" (bilaga 13).

Burlöv skickar sedan en skrivelse till Miljödepartementet 2008-01-10 (bilaga 14) där det protesteras mot hot, anför att Banverkets sätt att bedriva planeringsprocessen strider mot svensk lag, praxis, och mot EUs rekommendationer på många punkter, samt att manipuleringsförsök strider mot demokratiska rättsprinciper.

Först i februari 2008 kommer Banverkets kompletteringsutredning, begärd av Miljödepartementet, ånyo med förslag om markalternativet. Hotet således bekräftat. Den skickades på remiss till Boverket, Naturvårdsverket, Riksantikvarieämbetet och Länsstyrelsen, men inte till Burlövs kommun.

Det blev mycket olika remissvar på Banverkets remiss för kompletteringsutredningen från nergrävt (Boverket) till, i praktiken, tunnel (Riksantikvarieämbetet, som ansåg att Banverket inte kunnat visa att kostnaden för tunnel är oskälig). Någon samrådsredogörelse gjordes inte. I stället fördes Burlöv till förhandlingsbordet och ställdes inför ett förslag som innebär samma sak som förhandlingsmannens förslag, och förhandlingsbudet från 2004, men med tillägg om ytterligare 250 m överdäckning som dock skall betalas av Burlövs kommun och Region Skåne.

Kommunen upplevde sig i det läget enormt pressad av rädslan att Banverket ånyo skulle föra fram markalternativet i sin ansökan till Regeringen om man inte går med på nedsänkt. Det var vad Banverket gjorde 2006 när kommunen inte antog samma erbjudande om åtagande från Banverkets sida (Fojab-förslaget 2004). Då tog Banverket ingen hänsyn till att i stort sett alla remissinstanser

avfärdat markalternativet. Att det ändå fördes fram i ansökan upplevdes som en repressalie mot kommunen, så hotbilden inför förhandlingarna 2008 var inte inbillad.

Kommunalrådet utsattes också för det beryktade "drevet" i pressen, att hon skall vara skriven dit hennes man som är sjukpensionär bor, i Trelleborg. Därmed skulle hon inte längre vara möjlig som politiker i Burlöv. Pressen på henne var stor.

Avtalet stipulerar att parterna accepterar Banverkets bullerberäkning som "tillräckligt tillförlitlig". I augusti 2008 kom Burlövs kommun med en brasklapp. Kommunfullmäktige reserverade sig mot avtalet med följande beslut: "att förtydliga att avtalet inte skall vara styrande för en kommande miljöprövning, utan utgöra miniminivåer vad gäller åtgärder för bullerreducering såsom överdäckningarnas längd och järnvägens förläggningsdjup. Kommunen förutsätter att Miljödepartementet i sin prövning, utifrån vetenskaplig grund, gör en korrekt bedömning av bullersituationen i Åkarp och fastställer de skyddsåtgärder som är nödvändiga för att en utbyggnad i enlighet med miljöbalkens krav skall kunna genomföras." Det är för denna Miljödepartementets utvärdering jag nu delger mina synpunkter.

11. Konsekvenser av felen:

De två faktorerna, en kraftig underestimering av trafikutvecklingens ökning och negligering av climateffektens påverkan på utbredningen av bullret ger här sammantaget stor risk för framtida ohälsokonsekvenser i Åkarp.

Järnvägsutredningen med MKB skall prövas med avseende på teknik, miljö (inklusive hälsa) och ekonomi. Det bästa alternativet vid en samlad vägning skall föreslås Regeringen för tillåtighetsbeslut. I den samhällsekonomiska beräkningen är bullret en samlande kostnadspost för ohälsokonsekvenserna. Ohälsokostnaderna är en funktion av antalet störda personer och hur mycket de störs beräknat som skillnaden mellan beräknat framtida buller och bullerriktvärdet. Det är därför oerhört viktigt att MKBn arbetar med rätt siffror för framtida trafikutveckling och rätt beräkningsmetod för bullerspridningen. Om trafikutvecklingen och/eller bullerutbredningen underskattas, så kan bulleråtgärder framstå som för dyra. Och omvänt om det kan förutses snabbare trafikutveckling, så blir de störda mer störda och bullerskyddsåtgärder blir lönsammare. Och om omgivningsförhållandena är sådana med en lokalklimeffekt att flera blir störda och mer störda än beräknat så blir bullerskyddsåtgärderna ytterligare mer lönsamma.

Detta, hur mycket bullerskydden måste dimensioneras, vilka kostnader de medför och vilka samhällsekonomiska vinster som erhålles med ökat bullerskydd, avgör också vem som är betalningsansvarig. Upp till miniminivån för vad som är miljö- och hälsomässigt acceptabel lösning har förorsakaren, Banverket, fulla betalningsansvaret. Det inbegriper också barriäreffekter och andra miljöeffekter. Förbättringar därutöver må betalas av annan. Det är därför mycket viktigt att dessa miljö- och hälsofrågor avgörs innan avtal träffas om samfinansiering, som också påtalas i Riksantikvarieämbetets remissvar. Med nuvarande avtal faller 5.000 kr per Burlövsbo av skattemedel för en lösning som blir otillräcklig inom relativt kort framtid. Konsekvensen är att en typisk Burlövsfamilj, fyra personer, via skatten skall betala 20 000 kr för en lösning som på sikt ändå inte blir tillräcklig med nuvarande underkalkylering av trafikutvecklingen och underskattning pga

klimateffekten. Region Skånes andel av samfinansiering motsvarar en "engångsvägtull" på 75 kr per skåning för att i all framtid få passera igenom Burlöv.

Med aktualiserat sakunderlag kommer högst sannolikt att krävas mer taköverbyggnader på vissa ställen och behövas högre bullerskärmar än 2-3 m på andra för att ur hälsosynpunkt få en acceptabel bullernivå. Detta måste också ställas mot krav på en acceptabel stads- och landskapsbild. I värsta fall kommer Länsstyrelsen ej att kunna godkänna kommunens förestående detaljplaner pga för mycket framtida buller med Banverkets nu sökta förslag.

Eftersom nuvarande trafikutvecklingsbedömningar pekar på så stora skillnader som fyra gånger mer buller än förespeglat i remissen om ca 30 år, och att det därutöver, pga den sannolika klimateffekten kan bli ända upp till fyra gånger flera störda än Banverkets kritiserade beräkningsmodell så måste järnvägsutredningen till grund för ansökan klassas som grovt felaktig med stora risker för framtida allvarliga effekter. Ett regeringsbeslut på grovt felaktigt underlag riskerar att bli ett "uppenbart felaktigt beslut", vilket är en legitimerad grund för överklagan och möjligt upphävande av regeringsbeslutet, något som är synnerligen ovanligt.

12. Slutsatser

Banverkets beräkning är inte tillräckligt tillförlitlig av tre skäl;

dels är det för stor underskattning av vädreffekterna. Den av SLU genomförda undersökningen i (maj 2009) är ej beaktad;

dels är lösningen ej anpassad till den nya bedömningen om betydligt snabbare ökning av resande och gods; och

dels är den beräknade framtid för vilken bullerskydden är dimensionerade alldeles för kort. Mer överdäckning kommer att behövas i Åkarp och sannolikt djupare nedsänkning i Hjärup. Detta medför så stora kostnader att omarbetningen av förslaget måste ske före tillåtlighegsvivningen, inte efter när budgeten är låst.

Bilagor: 1-14

Erik Skärbäck

2010-05-17

Kommentarer till Banverkets yttrande angående begäran om tillåtlighet för ombyggnad av Södra Stambanan, delen Arlöv-Flackarp, från två till fyra spår

Bilaga 1

Erik Skärbäck
Professor i översiktlig planering, SLU

2009-05-28

Till
Banverket
GD Minoo Akhtarzand
781 85 Borlänge

Regional systemanalys – planförslag, Åtgärdsplanering och JVU Håstad-Arlöv.

Nu pågår ert arbete med Regional systemanalys – planförslag. Senare i höst skall ni gå ut med Åtgärdsplanering. I detta sammanhang är det givetvis viktigt att bedömningar av takten i den framtida trafikutvecklingen grundas på statistik över den hittillsvarande trafikutvecklingen jämte beaktande av särskilda framtidsbedömningar för respektive region och del av region. Redan någon procent för högt eller för lågt ansatt siffra för trafikutvecklingen slår mycket hårt på beräkningen av framtida buller, kostnaderna för bulleråtgärder och lönsamhetsberäkningar. Fel dimensionering kan innebära en lång rad konsekvenser för berörd kommun, såsom blockering av utbyggnadsplanerna pga ohälsosamt buller, alternativt kostnader för ombyggnad t ex överdäckning av järnväg som kan bli oöverstigliga i ett kommunalekonomiskt perspektiv. Det är länsstyrelsen som har tillsyn över att kommunerna inte bygger i områden som blir för bullriga i framtiden, så att ja till en för bullrig framtidslösning kan omedelbart följas av ett nej från Länsstyrelsen till bostadsutbyggnad inom räckhåll för järnvägen. Därför är det viktigt att Banverket som myndighet verkligen gör en samvetsgrann och brett förankrad helhetsbedömning.

Det har framkommit att Banverket i sin pågående revidering av järnvägsplan för Södra stambanan Håstad-Arlöv (breddningen av järnvägen till 4 spår mellan Malmö och Lund) har ansatt trafikutvecklingen till endast 1,3 % per år till år 2030, och därefter 0,5 %. Den verkliga trafikutvecklingen är flera gånger snabbare. Ökningen för Skåne som genomsnitt var 7,5 % år 2007, och 10 % år 2006. Skånetrafikens mål för den årliga ökningstakten har varit 3 % sedan 1999¹. Det målet har således kraftigt överträffats. Ökningstakten för den aktuella sträckan av Södra stambanan mellan Lund och Malmö är ändå större, ca 10 % år 2007.

Regionalt har det förekommit diskussioner att Länstrafiken eventuellt vill ”begränsa antalet resenärer”², att kollektivtrafikökningen bör begränsas till 6 %/år pga kapacitetsbrist. Det har

¹ Trafikdirektör Magnus Hedin, Skånetrafiken, Sydsvenskan 2008-11-06, sid A16

² Sydsvenskan 2008-11-06.

motargumenterats med att man inte får utestänga någon från att åka kollektivt³. Tidvis har det varit 6-14 % årlig resandeökning.

Godstrafiken kan påräknas ändå snabbare ökning på denna bandel. För Malmö hamn sker överföringen av gods från bil till tåg i snabb takt, Ökningen var 67 % på två år från 2005 (4 %) till 2007 (6,7 %). Andelen av godset som fortsatte med tåg ökade från 4 % till 6,7 %. Hamnbolaget planerar för att 20-30 % kommer att vidarebefordras med tåg år 2020⁴.

Banverket förutsatte i 2004 års JVU för den sträckan 1,9 % årlig trafikutveckling, alternativt 3,4 % (max), men har i den kompletteringsutredning som Miljödepartementet har begärt sänkt till 1,3 % till 2030 och därefter 0,5 % per år (konsult Temaplan AB). Varför man sänkt bedömningen från 2004 till 2008 när de senaste åren snarare pekar mot snabbare ökningstakt än tidigare bedömt anges inte.

Det skulle ta 107 år innan trafiken ens fördubblas (år 2114) med den låga beräkningsförutsättningen. Med fortsatt 6 % årlig trafikökning för Skåne har trafiken dubblats redan år 2020, tredubblats år 2027 och fyrdubblats år 2032.

En förklaring till BVs låga beräkningssiffra kan ev. ligga i att man under 1900-talet använde 1% årlig trafikökning generellt i Sverige? Nu upplever dock järnvägen en renässans och på vissa bandelar är den reella ökningen helt annorlunda. Med Öresundsbronns öppnande kom området Malmö/Lund att få mer än fördubblad tillgänglighet räknat på hur många människor som med en timmas restid kan nå den zonen. Nu växer denna del av SV Skåne samman med Storköpenhamn till en gemensam arbetsregion, bland de största i Norra Europa.

För Region Skåne och har det gjorts flera prognosutredningar som pekar i helt annan riktning än BVs schablon. Inregia har genomfört räknestuga tillsammans med experter i regionen där man utgått från 6 % resandeökning de senaste åren.

För Södertunnelprojektet i Helsingborg (H+) pågår nu en järnvägsplanering i samarbete mellan Banverket och Helsingborgs kommun där man räknar med 4,5 % årlig resandeutveckling till år 2020⁵. Inget gods går på den banan, dvs den snabba ökning som ligger i överföring av gods från väg till järnväg drabbar inte Södertunneln i Helsingborg. Helsingborg står för hela kostnaden 2 mrd kr. Eftersom järnvägen redan ligger där med tillräcklig kapacitet är det inte Banverket som är sökande och betalningsansvarig.

I Malmö har byggts citytunneln för 9 mrd kr. I Lund utreds att tunneln förläggas järnvägen genom Lund för 6 miljarder kronor. Där som i Helsingborg har kommunerna stora resurser att med både kompetens och pengar delta i finansieringen till långsiktiga lösningar.

Burlöv och Staffanstorps (Hjärup) ligger mitt i den mest tillgängliga och utvecklingsbara delen av regionen, men deras litenhet och brist på resurser får inte utnyttjas till att avstå från en långsiktig lösning, eller bortse från miljöbalkens krav att befolkningen inte får utsättas för ohälsosamma störningar. Enligt anvisningar av Boverket skall Banverket och Vägverket dimensionera sina anläggningar i så långt överskådlig framtid som möjligt.

Det finns domslutsprejudikat på att trafikverken redan i anläggningen skall dimensionera tillräckligt bullerskydd för den långa framtiden, eftersom de inte senare behöver söka nya

³ Regionråd Jerker Swanstein, Sydsvenskan 2008-11-07

⁴ CMPort, vVD Lennart Pettersson, 2008

⁵ Södertunneln i Helsingborg utredning släpps i månadsskiftet maj/juni. På- och avstigande 2007: 17.000, beräknad år 2020: 30.000. Det innebär 77 % ökning på 13 år, eller 4,5 % ökning per år.

tillstånd för att öka trafiken utöver prognosperiodens siffra. Det är därför av synnerlig vikt att det i varje projekt klargörs vad som är Banverkets betalningsansvar för att uppfylla minimikraven enligt lagstiftningen. Först därefter kan det föras förhandlingar med region och kommuner för att eventuellt ytterligare ”sockra” lösningarna.

Minimivån definieras bl a utifrån hälsoaspekten, att tillåtlighet för ny- eller ombyggnad av en trafikaneläggning förutsätter att dimensioneringen av bullerskydd måste vara så väl tilltagen att bullret inte ger hälsorisker. Framtida trafikutvecklingen har därför avgörande betydelse för denna dimensionering.

Därutöver skall det alternativ väljas som är bäst ur teknisk, miljömässig och ekonomiska synvinkel. Den samhällsekonomiska lönsamhetsberäkningen är därför viktig och rätt trafikutvecklingsprognos är avgörande för lönsamhetsberäkningen.

Man måste ta hänsyn till att Örsundsregionen är en storstadsregion med 4-5 miljoner innevånare beroende på hur man drar gränsen. Västra Skåne ligger som en integrerad del av den befolkningstäta delen. För Sydvästra delen kommer därtill att den har genomfart av den mesta transittrafiken mellan Norden och Kontinenten.

Om man beräknar fortsatt 10 % årlig resandeökning på Södra stambanan mellan Lund och Malmö så ger det i förlängningen en 8-dubbling till år 2030, vilket motsvarar 9 dB bullerökning. Detta kan jämföras med endast 1 dB bullerökning till år 2030, med Banverkets (Temaplan) låga beräkningsförutsättning. Skillnaden är enorm och innebär fullständigt olika behov av bullerskyddande åtgärder.

Den låga beräkningsförutsättningen för trafikutvecklingen som BV nu lagt in i sina beräkningsmodeller har inte kommunicerats till kommunerna eller Region Skåne. Att BVs åtagande i avtal om djupt nedsänkt genom Åkarp, där Burlövs kommun och Region Skåne skall betala för 400 m överdäckning, bygger på antagande om denna låga trafikutveckling har alltså inte gjorts känt. Det kan ifrågasättas om inte BVs, Temaplans, trafikutvecklingsprognos är så uppenbart fel, att den diskvalificerar hela järnvägsutredningen som ”uppenbart fel” och därmed kan göra påföljande regeringsbeslut, tillåtighetsbeslutet, ”uppenbart fel” med möjlighet enligt konstitutionen att överklagas. Något liknande har nog aldrig skett tidigare, och tidsutrymme finns ej heller.

Det förefaller omöjligt att genomföra en öppen lösning utan orimligt höga bullerplank, och genomföra järnvägs- och stationsnära stadsbyggande för gynnande av kollektivresandet kontra bilresandet. Frågan måste ställas om inte det är lönsammast att redan från början vika ner dessa hög bullerplank som överdäckningar över järnvägen.

Banverket kan inte bortse från ökningstakten i Skåne, särskilt sydvästra delen, och räkna med att Region Skåne och kommunerna skall stå för de extrainvesteringar som behövs för att trafikaneläggningarna skall uppfylla lagens krav beträffande miljöskydd. Denna transitlänk är en nationell och internationell angelägenhet.

Avtal som Banverket tecknar med kommuner och region undantar inte att miljöprövningen måste göras på vetenskaplig grund. Trafikutvecklingstakten måste bedömas öppet och baserat på fakta. Detta för att alla följdkonsekvenser om störningar, ohälsa, lönsamhet, CO₂-bekämpning, stadsbyggnadsmöjligheter etc också skall bli långsiktigt hållbara.

För såväl Regionala systemanalysen – planförslag som den samlade nationella åtgärdsplaneringen och det enskilda ärendet JVU Håstad-Arlöv måste därför prognossiffran 1,3 % per år överges till förmån för i sydvästra delen en beräkningssiffra på ca 6-10 % årlig ökning, den högre siffran vid beaktande av godstrafikens mångdubbling om man uppnår att 20-30 % av godset kan gå på järnväg år 2030.

Med vänlig hälsning

Erik Skärbäck

Kopia:

Länsstyrelsen i Skåne län, Göran Thunhammar
Region Skåne, Pia Kinhult
Miljödepartementet, Ann Bölske
Burlövs kommun, KS
Staffanstorps kommun
KTH, prof Jonas Eliasson
Naturvårdsverket, Ebbe Adolfsson
Boverket
Riksantikvarieämbetet
Södra Banregionen

Bilaga 2

Datum
2009-07-03

Ert datum

Diarienummer
F 09-6445/SA20

Er beteckning

ZM
SE- Sweden
Besöksadress:
Nordensköldsgatan 4

Erik Skärbäck
Landskapsplanering
230 53 ALNARP

Telefon 0774-44 50 50
Telefax
www.banverket.se

Regional systemanalys-planförslag, Åtgärdsplaneringen och JVU Håstad-Arlöv

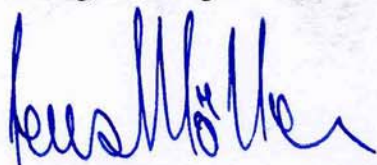
Tack för dina synpunkter i samband med regional systemanalys som skickats till Banverkets generaldirektör.

Vad gäller prognoser som Banverket använder till samhällsekonomiska kalkyler så var den tidigare prognosen för 2010 framtagen av SIKA. Den visade sig underskatta utvecklingen av resande och gods på järnväg, vilket Banverket har redovisat i rapporten "Prognos 2010 och verklig utveckling". Denna rapport finns på Banportalen på Banverkets hemsida.

Till åtgärdsplan 2010-2021 har istället trafikverken gemensamt tagit fram en prognos för år 2020. I denna antas betydligt större resande- och godsvolymer. Förslag till åtgärdsplan 2010-2021 finns på Vägverkets hemsida.

När det gäller tillåtlighetsprövningen enligt kapitel 17 miljöbalken av järnvägsutredningen Håstad-Arlöv så redovisas allt underlag öppet till remissinstanser och regeringen. Efter överenskommelser om utbyggnadsalternativ med Burlövs och Staffanstorps kommun samt Region Skåne kommer en ansökan om tillåtlighet att lämnas in till regeringen. Banverket inväntar därefter regeringens beslut.

Vänliga hälsningar



Jens Möller
Regional direktör

Bilaga 3

Skenska Dagbladet 07-04-04

Banverket: Bullergränserna klaras

HJÄRUP

- Om vi ska bygga tunnlar i alla samhällen där vi har järnväg kan vi lägga ner. Då kommer inte pengarna att räcka. Så kommenterar Britt-Marie Grafström, regional direktör på Banverket, professors utspel.

Enligt Banverkets beräkningar kommer de skydd som planeras i Hjärup att göra att riktvärdena för bullernivåerna klaras, menar Britt-Marie Grafström. Därmed ska det även fortsättningsvis kunna gå att bosätta sig nära järnvägen.

- Men det är klart, vill du ha absolut tyst omkring dig så ska du inte bo precis vid järnvägen.

Det går inte att utesluta att en tunnellsättning skulle kunna vara mer samhälls-ekonomiskt, menar Grafström. Men samtidigt måste man försöka hitta en lösning som är möjlig att finansiera och inse att det är en oerhört viktig sträcka som berör transporterna i hela landet och som därmed så snart som möjligt behöver byggas ut, fortsätter hon.

Ett stort problem med en tunnellsättning är att under-

jordiska perronger kan upplevas som osäkra.

Att ha öppna perronger och samtidigt ha mittenspår och sträckorna omkring stationerna nedgrävda, vilket professor Skärbäck föreslår, tror inte Britt-Marie Grafström på.

- Man kan inte ha en berg- och dalbana. Erik talar om en helt annan lösning som inte har diskuterats tidigare. Vi har gjort en förstudie. Att backa och gå tillbaka nu är helt omöjligt.

Erik Skärbäck hävdar att en glastunnellsättning redan har diskuterats och förkastats i Åkarp.

- Det är hans åsikt. Erik har inte alls varit delaktig i detta sammanhanget, säger Britt-Marie Grafström.

Prognosen för tillväxten av tågtrafiken är avstämd med SIKA, Statens institut för kommunikationsanalys, och andra berörda parter, menar Grafström som hävdar att tågen i framtiden kommer att vara längre.

- Kör vi längre tåg så blir det ju inte fler tåg.

Dessutom håller gamla bullrande godståg sakta men säkert på att bytas ut, fortsätter Grafström.

Henrik Tofft

046-18 15 44, henrik.tofft@skd.se

Bilaga 4

Erik Skärbäck

Från: Per-Åke Vikman [Per-Ake.Vikman@sika-institute.se]
Skickat: den 5 juni 2009 15:25
Till: Erik Skärbäck
Kopia: Désirée Nilsson
Ämne: SV: Bantrafikprognos Malmö-Lund

Hej Erik,

Efter ditt telefonsamtal igår har några medarbetare på SIKA sökt svar på din fråga. Bland annat har Désirée Nilsson talat med dig per telefon idag. Med detta mail vill jag sammanfatta våra slutsatser:

Frågan gäller en hänvisning till prognosvärden för förväntad persontrafikutveckling fram till 2030 på bansträckningen Malmö-Lund, där SIKA anges som källa. Enligt SIKA:s bedömning framstår detta som en trolig missuppfattning.

SIKA uppdrag är i första hand nationellt, och vi gör inga egna prognoser för trafikutvecklingen på enskilda banobjekt. Den senaste nationella trafikprognos som publicerats av SIKA gjordes 2005 och finns redovisad i publikationen "SIKA Rapport 2005:8" som kan hämtas på SIKA:s hemsida www.sika-institute.se. Prognosåret är i denna rapport 2020.

Varifrån skulle då uppgifterna kunna komma? I anslutning till pågående åtgärdsplanering har Banverket och Vägverket gjort nya prognoser som underlag för objektskalkylerna. Dessa prognoser sträcker sig längre fram i tiden, och inkluderar en del nya antaganden om framtida efterfrågan på transporter. SIKA har haft vissa begränsade roller i denna åtgärdsplanering, och möjligen kan detta vara orsaken till missuppfattningen. För vidare frågor om prognoserna i åtgärdsplaneringen hänvisar vi till Sten Hammarlund på Banverket eller Peo Nordlöf på Vägverket.

Om någon gett annan hänvisning till uppgifter från SIKA i detta ärende, är denne välkommen att lämna ett förtydligande angående källan till uppgifterna.

Med vänlig hälsning
Per-Åke Vikman

Per-Åke Vikman, utredningschef
Statens institut för kommunikationsanalys, SIKA
Akademigatan 2, 831 40 Östersund
Besöksadress: Akademigatan 2, Campus Östersund, hus X
Tel. 063-14 00 13, Fax: 063-14 00 10
per-ake.vikman@sika-institute.se
www.sika-institute.se

Från: Erik Skärbäck [mailto:Erik.Skarback@ltj.slu.se]
Skickat: den 5 juni 2009 09:11
Till: Per-Åke Vikman
Ämne:

Hej Per-Åke,

Vi talades vid i går om trafikprognoser för Södra stambanan mellan Lund och Malmö. Jag frågade efter vilken information Banverket kan ha fått när de säger att de "stämt av sin prognos med SIKA". Jag hoppas du kan förmedla kontakt med den som de stämt av med. Jag är intresserad av den tillväxtinformationen.

Du sa att den gamla prognosen är från 2002 och att en ny skall göras. Jag skickar här lite research jag själv har gjort om resandeutvecklingen och takten i överföring av gods från väg till järnväg, som ni kanske kan beakta i er nya prognos.

Med vänlig hälsning
Erik

Erik Skärbäck
professor i Översiktlig planering
Landskapsplanering
230 53 Alnarp

tel: 040-415400
fax 040-465426

Erik Skärbäck

Från: Per-Åke Vikman [Per-Ake.Vikman@sika-institute.se]
Skickat: den 7 januari 2010 16:23
Till: Erik Skärbäck
Ämne: SV: Underlag för er nya prognos

Hej,
Tack för att du hållit oss informerade under hösten. SIKA är väl medveten om betydelsen av korrekta prognosunderlag, och har därför stort intresse av att ta del av ditt arbete. Beklagar att du efter vårt inledande telefonsamtal inte fått någon ytterligare respons från oss. Det beror alltså inte på ointresse utan på andra faktorer.

Som jag nämnde har vi under 2009 gjort förberedelser för framtagandet av en ny basprognos för person- och godstrafik. Vår ambition var att även kunna inleda själva prognosarbetet under hösten, men detta har inte varit möjligt. Vi har som ett första steg arbetat med att anpassa Långtidsutredningens prognosdata om samhällsekonomisk utveckling till prognosmodellernas behov, och detta beräknas klart om en dryg månad. Därefter skulle det i princip vara klart för att börja rigga prognosscenarios.

Nu har tidsplanerna fått en ytterligare komplikation genom att SIKA under hösten fick besked om nedläggning den sista mars 2010. Detta betyder dels att vi nu måste prioritera arbete med myndighetsförändringar, men också att ansvaret för prognosverksamheten överförs och samlas hos den nya myndigheten Trafikverket fr.o.m. 1 april. Det kommer alltså inte att vara min avdelning som fortsätter detta arbete.

SIKA har samlat den dokumentation du skickat, och som ett led i arbetet med överföringen av vår prognos- och modellverksamhet till det nya trafikverket, kommer vi att söka bästa möjliga mottagare för dina underlag.

Vänliga hälsningar
Per-Åke Vikman

Per-Åke Vikman, utredningschef
Statens institut för kommunikationsanalys, SIKA
Akademigatan 2, 831 40 Östersund
Besöksadress: Akademigatan 2, Campus Östersund, hus X
Tel. 063-14 00 13, Fax: 063-14 00 10
per-ake.vikman@sika-institute.se www.sika-institute.se

 Överväg miljöpåverkan innan du skriver ut detta e-postmeddelande

Från: Erik Skärbäck [mailto:Erik.Skarback@ltj.slu.se]
Skickat: den 19 november 2009 09:32
Till: Per-Åke Vikman
Kopia: jens.moller@banverket.se; Carin.Hillaker@burlov.se
Ämne: Underlag för er nya prognos

Hej Per-Åke,

Denna skrivelse är ställd till GD för Banverket och bl a till dej för kännedom. Se den som en synpunkt från mej, vilket du välkomnade i mail i juli, för SIKAS nya prognos.

SV Skåne är inne i en egen intensiv och långsiktig storstadsexpansion. ESSS-projektet är färdigbyggt 2019 för 14 MRDKR. Sedan kommer det att vara i drift för 1 MRDKR per år till minst 2067.

Det blir världens främsta spallation-anläggning under ett halvsekel.

Här kommer att vistas forskare och materialutvecklare från hela världen, framför allt Europa, där många länder är med och delar på kostnaderna.

Innovatörer och företagsutvecklare från hela den industriella världen kommer att ha ett stort intresse här.

Lund får ansvaret för de praktiska försöken.

Köpenhamns universitet för all databearbetning av försöken.

Det blir intensiv tågtrafik mellan Lund och Köpenhamn.

SV Skåne/Storköpenhamn bör få en egen prognos, särskilt sträckan Lund-Malmö-Köpenhamn.

Bästa hälsningar

Erik

Erik Skärbäck

professor i Översiktlig planering

Landskapsplanering

230 53 Alnarp

tel: 040-415400

fax 040-465426

Bilaga 5

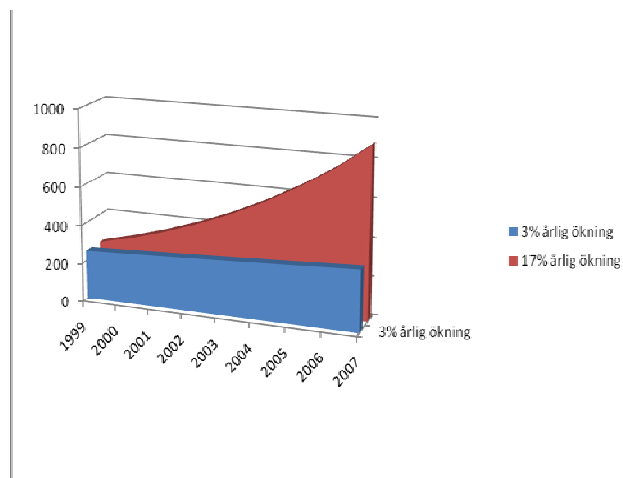
2009-08-20

Banverket
Generaldirektör Minoo Akhtarzand
781 85 Borlänge

JVU Södra stambanan Håstad-Arlöv

Tack för svar av regional direktör Jens Möller, 2009-07-03 på min skrivelse *Regional systemanalys – planförslag, Åtgärdsplanering och JVU Håstad-Arlöv, 2009-05-28*.

Det är glädjande att ni äntligen konstaterat i er utredning ”Prognos 2010 och verklig utveckling” att SIKAs prognos från 1997 underskattade utvecklingen, särskilt för Skåne, och att ni nu antar ”betydligt större resande- och godsvolymer”. Jag utgår därför från att ni nu reviderar förslaget före remissen med hänsyn till den nya betydligt snabbare trafikutvecklingen, och ber här att få komma med synpunkter. Av er rapport framgår att ökningen av resandet varit i genomsnitt 17 % per år 1999-2007. Banverket har däremot i järnvägsutredningens beräkningar utgått från bara 1,9 % per år, intervallet (1,3-3,4%), jfr räkneexemplet i figuren nedan. Siffrorna ger helt olika utfall av samhällsekonomiska kalkylen och beräkningen av bullerskyddsbehovet. Denna skillnad mellan prognos och verklighet kommer inte som någon överraskning. Den har anats nästan sedan bron öppnades. Men dina företrädare har blundat för den, och ej velat anpassa JVU därefter. Utredningen har därmed hamnat i ett fastlåst läge år efter år.



Hur mycket ni nu ökar på prognosen för framtiden har jag inte kunnat få besked om pga semestrar, men klart är att ni måste justera det förslag som ni för 14 månader sedan överenskom med Burlövs kommun. Det är baserat på den gamla prognosens lägsta nivå i intervallet, 1,3 % årlig utveckling till år 2030, och därefter ändå lägre, 0,5 %. Nu finns det ju inte längre någon grund för denna låga prognos.

Jag har under våren kommunicerat med trafikexpertis om deras bedömningar av framtida trafikutvecklingen. Mats Petersson, Region Skåne, refererar att 10 % inte är orimligt med tanke på den hittillsvarande utvecklingen. Jerker Swanstein har i polemik med Skånetrafiken sagt att man måste vara beredd på både 10 % och 16 %, som idag för att inte utestänga människor från kollektivtrafiken. Skånetrafiken, Mats Améen, tror på ca 6 %/år (5-7 %),

eftersom kapacitetsbegränsningar i systemet utanför Lund-Malmö sätter gränsen för hur många och långa tåg som kan gå.

Jag menar att utvecklingen av Malmö-Lund-stråket är närmast explosionsartad, nu senast med beslutet om den europeiska forskningsanläggningen ESS. De lokala trafikeringsbehoven i stråket Lund/Malmö kan mycket väl leda till att där efterfrågas en extra pendlartrafik Malmö-Lund som är möjlig även om det är kapacitetsbegränsningar utanför Lund/Malmö- stråket. Då kan årliga ökningen bli betydligt större än 6 %.

Jag redovisar i bilagan här de olika trafikutvecklingsscenarier som har florerat under järnvägsutredningen och övergripande jämförelser av deras bullerskyddsbehov.

Lagstiftningen är sådan att den sammanlagda budgeten läggs fast i och med tillåtlighegsvivningen. Därmed finns inget utrymme för ökad dimensionering av bullerskärmarerna enligt de nya prognossiffrorna, vilket var Länsstyrelsens strategi i sitt remissvar för att snabba på processen. Risken är i stället att Regeringen åter igen måste begära omtag av JVU för anpassning till de nya prognossiffrorna om ansökan går in oförändrad jämfört med avtalet.

Att bygga nu för att hänskjuta till framtiden beslut om att bygga om banan och förstärka skyddet är heller inte rimligt. Det strider också mot gällande prejudikat att bullerskyddet skall dimensioneras för fulla framtida kapacitetsutnyttjandet, eftersom inga mer tillstånd behövs i framtiden för att öka trafiken. Det skulle också bli mer kostbart.

Efter att banan blivit utbyggd till 4 spår, så bestäms bullerskyddskraven enligt annan liberalare norm som gäller för befintlig bana. Då kanske befolkningen måste acceptera ytterligare 5-10 dB(A) mer buller än vad Regeringen förväntas ge tillåtlighet för. Eftersom den berörda sträckan redan tillhör de absolut mest belastade i Sverige så är sådan bullervolym helt ojämförliq vad någon tidigare upplevt, och hälsomässigt klart riskfylld.

Den samhällsekononiska kalkylen måste också revideras utifrån de nya prognossiffrorna för att Regeringen skall kunna göra en korrekt vägning mellan alternativen.

2009-08-20

Erik Skärbäck

Bilaga: Olika trafikutvecklingsscenarier för Södra stambanan mellan Lund och Malmö, med övergripande jämförelser av bullerskyddsbehov, Skärbäck 2009-08-20

Kopia:

Burlövs kommun

Länsstyrelsen i Skåne län

Professor Jonas Eliasson, KTH

Regeringen, MD Ann Bölske

SIKA, Per-Åke Vikman

Region Skåne, Mats Petersson

Skånetrafiken, Mats Améen

Jens Möller, BV

Datum	Ert datum	Diarienummer	Er beteckning
2009-10-15	2009-08-20	F09-6445/SA20	

Landskapsplanering
Professor Erik Skärbäck
230 53 ALNARP

Generaldirektören
SE-781 85 BORLÄNGE
Besöksadress:
Jussi Björlings väg 2

Telefon 0774-44 50 50
Telefax 0243-44 54 06
www.banverket.se

Södra stambanan. Flackarp-Arlöv, utbyggnad till fyra spår

Kopia till:

Diariet

Tack för ditt brev och för dina synpunkter. Inom kort skickar Banverket en ny ansökan om tillåtlighet för utbyggnad till fyra spår på sträckan Flackarp-Arlöv mellan Lund och Malmö. Bakgrunden till den nya ansökan är de avtal som slutits med Burlövs och Staffanstorps kommuner och med Region Skåne om nedsänkt och delvis övertäckt järnväg i Åkarp och Hjärup. Ansökan skickas först på remiss för att senare i höst skickas till Miljödepartementet för regeringens prövning.

Det kompletterade remissmaterialet innehåller bland annat en beskrivning av nu aktuella prognoser för den framtida tågtrafiken på sträckan. En ny effektredovisning och en ny samlad effektbedömning har också tagits fram. Samtidigt som remissmaterialet skickas ut kommer vi att översända kopior av dessa till dig för kännedom.

Med vänlig hälsning



Minoo Akhtarzand

Banverket
GD Minoo Akhtarzand
781 85 Borlänge

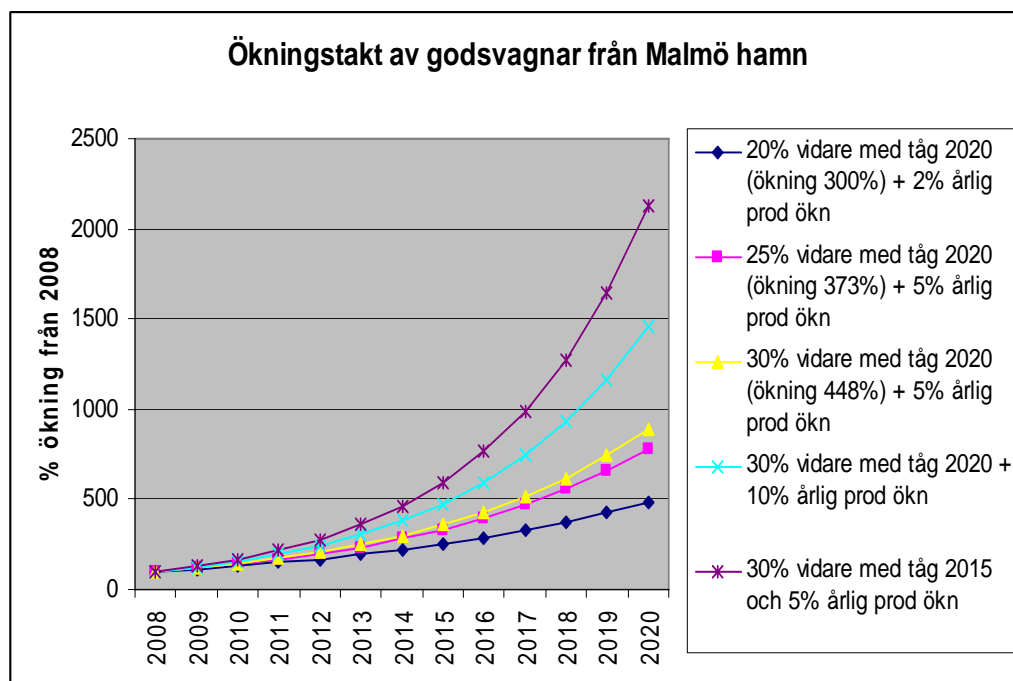
Södra stambanan Flackar-Arlöv, utbyggnad till fyra spår

Åter igen tack för Ditt vänliga brev 2009-10-15.

Jag upptäckte först nyligen att det var ett svar på mitt tidiga brev den 2009-08-20, dvs inte svar på den slutliga statistikanalysen, 2009-09-28, över resandeutvecklingen med tåg på banan Malmö-Lund under hela perioden 1992-2008. Hela hösten har det sagts att remissen kommer ut inom kort, men den har ännu inte kommit ut. Jag kan förstå Ert dilemma när Ni nu upptäckt att trafikutvecklingen blir betydligt snabbare än vad Ni trodde när avtalen med Burlövs och Staffanstorps kommuner och Region Skåne slöts.

Analysen 2009-09-28 gjord i samarbete mellan Lennart Lennefors, Banverket, Ingemar Lagebäck, SJ, Mats Améen, Skånetrafiken, och mej själv mailade jag 2009-09-29 till Jens Möller, Banverket Malmö, med kännedom bl a till Dej. Den visar att resandeutvecklingen årligen varit ca 4% (3,9%) redan 1992-97, ökade till 6,2% 1997-2002 och ökade ytterligare till 7,4% 2002-08, se sista figuren sid 2.

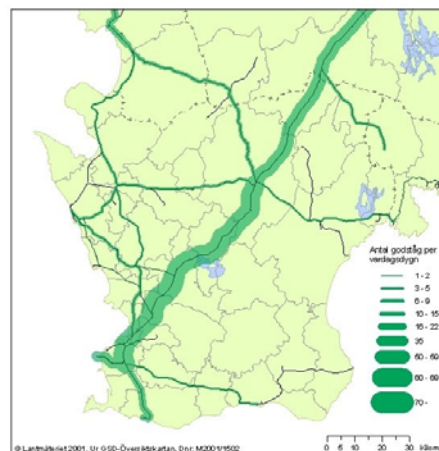
Beträffande godstrafikutvecklingen har jag inte lyckats få någon statistik från Green Cargo men statistik från Malmö hamn visar att deras godsbefordran via tåg ökade med 67% under de två åren 2005-2007. Malmö hamns ledning prognostiserar att överföringen av gods från bil till tåg sker med sådan takt att 20-30 % kommer att vidarebefordras med tåg år 2020 – den var till 6,7% år 2007 (vVD Lennart Pettersson, CMPort 2008). Därtill kommer att CM Port räknar med 10-15 % årlig expansion av sin verksamhet i Malmö hamn. Expansionsprognosen är gjord före finanskrisen. Men även om man bara räknar några få procents expansion av verksamheten så blir ökningen av antalet godsvagnar ändå snabbare än personvagnar pga överföringen av gods från bil till tåg. Diagrammet nedan visar utvecklingen vid olika scenarier.



Man kan naturligtvis ha olika uppfattning om ökningstakten, men att sträckan är nerven i en redan påbörjad storstadsutveckling är otvetydigt. Insatser som görs där är inte prejudicerande för resten av Sverige. Figuren nedan visar att dagens godsbefordran på väg respektive järnväg pressas samman genom Burlöv.



Motorvägarna E6 (med fortsättning E4) samt E22 via Lund till Karlskrona går båda genom Åkarps ytterkanter

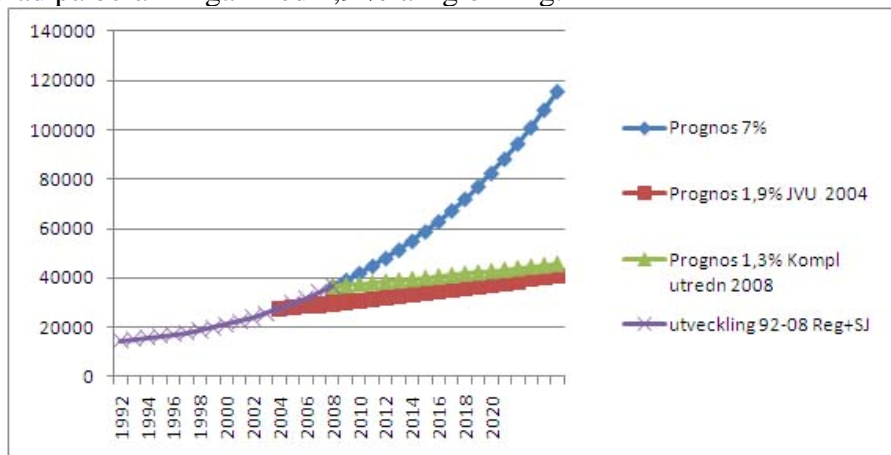


Södra stambanan går rakt igenom Åkarp

Ingenting talar för minskande takt i trafikutvecklingen, tvärtom kan ökningen bli ändå större: ESS-projektet, som kommer att koncentrera viktiga delar av Europas naturvetenskapliga forskning till Lund, är till stor del ett samarbete mellan Lunds och Köpenhamns universitet; Överföringen av gods från väg till järnväg ger snabbt utslag; Överföring av medeldistansflyg till tåg; Byggandet av Fehmarn Bält.

Sträckan Malmö-Lund kommer att öka kraftigt som en ”ytterligare finger” på Köpenhamns fingerplan, samtidigt som samma sträcka är getingmidjan för järnvägstrafiken mellan Skandinavien/Finland och Mellaneuropa. Jämfört med Citybanan för Stockholmstrafiken, så har denna bana sin extra funktion som transitbana för Europatrafiken. Stadsutvecklingen sker snabbt i samverkan med Storköpenhamns konkurrenskraft inom Europa. Här bör finnas ypperliga förutsättningar för EU-bidrag för transitlänken Malmö-Lund.

SIKAs nationell prognos på ca 2% årlig ökning för perioden 1997-2010 har uppenbarligen vilselett alla. Ökningen mellan Malmö-Lund var dubbelt så stor redan på 90-talet, och sedan 3-dubbelt större. År 2005 års JVU för Södra Stambanan Håsta-Arlöv är baserad på beräkningar med 1,9 % årlig ökning.



Figuren visar utvecklingen av antalet resande/dag med tåg på sträckan mellan Lund och Malmö, samt en fortsatt prognos av 7%/år, alternativt BV-prognoser på 1,9 eller 1,3%/år (ES 2009-09-28).

I kompletteringsutredningen 2008, begärd av Miljödepartementet, sänkte Banverket (TEMAPLAN) ytterligare prognosen till 1,3% årlig ökning till år 2030. Det är bara en femtedel (1/5) av den reella ökningen sedan Öresundsbronns öppnande. Som om inte det räckte sänkte TEMAPLAN prognosen ändå mer (0,5 % per år) efter 2030. Då står ESS-projektet färdigbyggt och är i sin fulla blomstring med forskare från hela världen. Prognosen framstår som helt orealistisk, och grunden för avtalen med kommunerna Burlöv och Staffanstorp likaså.

Nu finns bättre underlag att revidera bullerberäkningarna för Södra stambanan Håstad-Arlöv och den samhällsekonomiska kalkylen för de olika alternativen genom samhällena. Améens, Skånetrafiken, och min uppfattning är att den långsiktiga prognostiserade ökningen mellan Malmö-Lund kan ligga runt 5-7% årligen. Den kan bli ändå högre framöver när kapaciteten byggs ut norr om Lund och söder om Malmö, och senare med Fehmarn Bält-förbindelsen.

Redan efter 25 år blir det fyra gånger mer trafik, 6 dB(A), vid en fortsatt ökning på 7 % jämfört med vad TEMAPLAN förespeglade i kompletteringsutredningen 2008. På längre sikt ökar skillnaden givetvis ändå mer.

Jag vill föreslå att Ni ger i uppdrag till professor Jonas Eliasson, KTH, som leder en nationell översyn av modellen för samhällsekonomisk lönsamhet av infrastrukturprojekt, att göra en samhällsekonomisk lönsamhetsberäkning av de olika utformningsalternativen för järnvägen. De kända förutsättningarna är nu mycket annorlunda än vad de var för bara ett år sedan.

Det är inte otroligt att det mest lönsamma är djupt nedsänkt genom både Åkarp och Hjärup, samt Arlöv öster om Burlövsbadet, och att man från början gör överdäckningar i centrala delar, samt för att få till åtminstone en icke bullrig park i Åkarp. Om sedan resterande överdäckningar skall genomföras redan från början eller om 15-25 år bör också kalkyleras. Under alla förhållanden vore det ett oåterkalleligt samhällsekonomiskt slöseri om genomfarterna inte byggs så järnvägen kan täckas över.

Orterna Hjärup, Åkarp och Arlöv, mitt i fingret Lund - Malmö på Storköpenhamns fingerplan in i Skåne, är bland Sveriges allra mest tillgängliga orter med en otrolig potential för samhällsekonomisk lönsamhet.

Med bästa hälsning
2009-11-18

Erik Skärbäck

Kopior:
Jens Möller, Banverket
Per-Åke Vikman, SIKa
Ann Bölske, Miljödepartementet
Jonas Eliasson, KTH
Göran Tunhammar, Länsstyrelsen i Skåne

Datum
2009-11-30

Ert datum

Diarienummer
F09-12158/TR50

Er beteckning

Generaldirektören
SE-781 85 BORLÄNGE
Besöksadress:
Jussi Björlings väg 2

Landskapsplanering
Professor Erik Skärbäck
230 53 ALNARP

Telefon 0774-44 50 50
Telefax 0243-44 54 09
www.banverket.se

Södra stambanan Flackarp - Arlöv

Kopia till:

Tack för ditt brev. Utbyggnaden till fyra spår mellan Flackarp och Arlöv ligger i förslaget till Nationell transportplan 2010 - 2021. Vi är överens med de två berörda kommunerna Staffanstorps och Burlövs om hur utbyggnaden ska ske.

Diariet
Jens Möller, ZM

Den nu inneliggande begäran om tillåtlighet för projektet ska återkallas och en ny begäran ska lämnas in för det nu aktuella alternativet. Inför denna nya begäran har Banverket i dagarna skickat ut en beredningsremiss för att inhämta berörda myndigheter och organisationers synpunkter.

En ny tillåtlighetsansökan bedöms kunna lämnas i början av år 2010. Regeringen ska därefter pröva ärendet.

Med vänlig hälsning


Minoo Akhtarzand

2009-12-14

Banverket
GD Minoo Akhtarzand
781 85 Borlänge

Södra stambanan Flackarp – Arlöv

Tack för ditt brev, 2009-11-30, och för remissen.

Jag noterar att er nya remiss i ert beslutsbrev refererar till den gamla remissen från 2005 där Naturvårdsverket säger nedsänkt läge genom Åkarp, men ingenting om överdäckning. Ni undviker helt att nämna de externa expertutredningar och yttranden som Miljödepartementet bad er att yttra er över 2007, varpå Naturvårdsverket och Länsstyrelsen ändrade sin ståndpunkt 2008 till ”djupt nedschaktat och delvis övertäckt järnväg”.

Då yttrade sig även Riksantikvarieämbetet och gav i praktiken stöd för tunnel när de skrev att Banverket inte kunnat visa att kostnaden för tunnelalternativet genom Åkarp är oskälig, samt SMHI och Naturvårdsverket skrev att bullerberäkningen undervärderar bullret i Åkarp. Ej heller har ni refererat den senaste kunskapen om ändå snabbare trafikökning än vad som angavs när avtalen skrevs. BV har medverkat i den senaste analysen om den snabbare resandeutvecklingen på banan mellan Malmö och Lund. Den blev klar och sändes till bl a er 2009-09-28, men har inte lett till någon ändring i ert förslag.

Vid miljöprövningen skall enligt Miljöbalken jämföras de olika alternativen för val av det samhällsekonomiskt lämpligaste. Då är det givetvis viktigt att alternativen analyseras utifrån samma sakunderlag, som också bör vara det aktuellaste. Trafikutvecklingssiffrorna är vidare av stor betydelse för dimensioneringen av bullerskydden.

Med vänlig hälsning

Erik Skärbäck

Kopia: Ann Bölske, Miljödepartementet

Datum 2009-12-21
Ert datum 2009-12-14
Diarienummer F09-12158/TR50

Er beteckning

Landskapsplanering
Erik Skärbäck
230 53 ALNARP

Antal bilagor
4

Generaldirektören
SE-781 85 BORLÄNGE
Besöksadress:
Jussi Björlings väg 2

Telefon 0774-44 50 50
Telefax 0243-44 54 09
www.banverket.se

Södra stambanan Flackarp - Arlöv

Tack för ditt brev.

Du skriver i ditt brev att Naturvårdsverket och länsstyrelsen har ändrade sin ståndpunkt år 2008. Naturvårdsverket förordade i yttrande 2005-10-24 att banan genom Åkarp förläggs djupt nedschaktad och helst även delvis övertäckt. I yttrande 2008-03-27 finner Naturvårdsverket att något väsentligt nytt i sak inte har framkommit i ärendet och att Naturvårdsverket anser att järnvägen genom Åkarp förläggs djupt nedschaktad och helst även delvis övertäckt.

Länsstyrelsen anger i yttrande 2005-11-28 att utbyggnaden bör inriktas på någon variant av djupt nedschaktad och delvis övertäckt järnväg genom Åkarp. I yttrande 2008-04-25 anser länsstyrelsen att det inte framkommit något i det material som Banverket har översänt, som innebär att länsstyrelsen har anledning att ändra sitt tidigare ställningstagande. Järnvägen bör förläggas i ett djupt nedsänkt schakt i enlighet med järnvägsutredningen och att det vore önskvärt att ett sådant schakt, med hänsyn till miljöförhållandena och stadsbilden, kompletteras med någon form av takkonstruktion över spårområdet.

Vad gäller trafikökningars påverkan på buller beskrivs detta i ett PM "Uppdaterade förutsättningar jämfört med järnvägsutredningen. Påverkan på bullerberäkningar, 2009.10.01." Detta PM är en del av det remissmaterial som nu är utskickat.

Med vänlig hälsning


Minoo Akhtarzand

Bilaga:

Remissyttrande, 2005 och 2008 från Naturvårdsverket och länsstyrelsen

Kopia till:

Diariet
Jens Möller, ZM

Södra stambanan Flackarp – Arlöv

Tack för ditt brev 2009-12-21 och bilagor. Jag uppskattar ditt intresse av att få klarhet i detta märkliga projekt. Burlövs Fullmäktige har också bett att Miljöprövningen görs på vetenskaplig grund, så det här brevet blir längre än vår tidigare korrespondens.

Det är riktigt att Naturvårdsverket redan 2005 förordade ”djupt nedschaktat och helst även delvis övertäckt”, och att Länsstyrelsen skrev ”bör ... någon variant av djupt nedschaktat och delvis övertäckt järnväg genom Åkarp”. Jag noterar i mitt brev till dej 2009-12-14 att du refererar dessa remissvar med formuleringen ”ett alternativ med nedsänkt läge”. ”Nedsänkt” och ”djupt nedschaktat med övertäckning” är olika alternativ. Många remissförfattare, som kanske är nya och inte följt ärendet sedan tidigare, uppfattar av beslutsbrevet att det nu presenterade förslaget är en förbättring i förhållande till tidigare.

Faktum är att Banverket redan 2004 lät FOJAB ta fram ett alternativ med djupt nedsänkt och ca 300 meter lång tunnelkonstruktion med öppningar i (se MKB-rapporten 2004 Sid 60) som man erbjöd Burlövs kommun. Den övertäckningen är i ett nordostligt läge där omgivande parkmarker möjliggör anpassning i topografin. Kommunen ansåg sig inte kunna anta erbjudandet eftersom många förhållanden inte var färdigutredda. Bl a var nedsänkningen 5,5 m för liten för att möjliggöra framtida ytterligare övertäckningar i mer centrala lägen, utan risk för barriäreffekter. Att i en senare framtid när trafiken ökar kunna täcka över resten av järnvägen har från vissa politiska håll framförts som en tänkbar kompromiss. Det kräver dock ytterligare någon meter nedsänkning. Det är knappast ekonomiskt att skjuta upp till senare. Den miljögrupp med representanter från Banverket, Vägverket, Länsstyrelsen och Burlövs kommun som Länsstyrelsen initierade 2002 diskuterade olika grader och former av övertäckningar och olika tunnellängder. Markalternativet var nästan aldrig upp till diskussion, avfört som oacceptabelt.

Det faktum att Banverket ändå 2006 gick in till Regeringen med ansökan om markalternativet, trots Naturvårdsverkets och Länsstyrelsens remissvar, trots arbetet i Länsstyrelsens arbetsgrupp och trots tidigare erbjudande om nedsänkt med övertäckning upplevdes mycket förbryllande, nästan som en repressalie mot kommunen. Alla remissinstanser med sakansvar inom miljö och samhällsbyggnad var ju emot markalternativet. Flera remissinstanser kunde inte ta ställning för att uppgifter saknades eller var för dåligt belysta, t ex Socialstyrelsen, SMHI, Räddningsverket, Riksantikvarieämbetet.

Remissinstanserna kom faktiskt att skärpa tonläget från remissvaren på 2005 års järnvägsutredningen till sina remissvar på kompletteringsutredningen 2008, varför den utredningen och dess remissvar borde ha kommenterats och/eller skickats ut i samband med den nu pågående remissen. Riksantikvarieämbetet gav stöd för tunnel när de sammanfattade att Banverkets argument att tunnelkostnaden är oskäligen inte beaktar möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsmålet *God bebyggd miljö*. Den starka skrivningen har Banverket inte refererat i nuvarande remissen. Riksantikvarieämbetet poängterar att frågan om mark- eller tunnelförläggning genom Åkarp ska avgöras utifrån ett helhetsperspektiv på samhällets framtid.

Naturvårdsverket använder visserligen samma formulering ”delvis övertäckt” i remissvaret 2008, men ”delvis” är ett ténjbart begrepp. Naturvårdsverket håller inte med SMHI om att NMT ger en rättvisande bild, eftersom beräkningsmodellen, även enligt SMHI, underskattar

bullret. Det bör ju i konsekvensens namn betyda att Naturvårdsverket inte anser att NMT ger "tillräckligt tillförlitligt underlag". Deras krav att bullerskyddet bör ges "god marginal" bör man väl kunna tolka som att man ändå skall kunna enas om en tillfredsställande lösning, även om bullerberäkningen visar fel.

Länsstyrelsen har i remissvaret 2008 ökat sitt förordande från "delvis" till pluralis, "på lämpliga delar av sträckan genom Åkarp". Länsstyrelsen tillägger att dimensioneringen kan bestämmas senare under planskedet. Detta har ni inte återgivit i nuvarande remiss, och det är en mycket viktig punkt för kommande villkor i tillåtighetsgivningen, eftersom ökad dimensionering innebär ökad kostnad.

SMHIs fråga om bullerförstärkning vid kalluftsbildning, som kan bli extra stor om omgivningens öppenhet och topografi är sådan att kalluft rinner till och bildar mäktiga kalluftssjöar, har inte blivit vetenskapligt tillfredsställande hanterad. Samtidiga mätningar av temperatur och buller under en period av sex veckors nätter sommaren 2006 visade att bullerökningen från dag till natt kan bli hela 30 dB(A) på långa avstånd (700 m) från järnvägen (Mattsson och Thorsson, 2006), vilket skall jämföras med tidigare uppmätt maximalt 25 dB(A) på Uppsalaslätten, och att sannolikheten för fenomenet är flera nätter per vecka.

Dessa fakta avfärdar Banverket med en form av cirkelbevis. Från ett möte med SMHI, dit prof Mattsson inte inbjöds, skrevs i protokoll att kalluftsfenomenet i Åkarp inte är annorlunda än i andra slättbygder med liknande omgivningsförhållanden. Det är en självklarhet, eftersom kalluftsbildningens storlek just är bestämd av omgivningens kombination av öppenhet och topografi. Men Banverket har senare i protokollet tagit bort den sista delen av meningen "än i andra slättbygder med liknande fenomen". I kompletteringsutredningen gick Banverket sedan ut med det förkortade påståendet att fenomenet i Åkarp inte är annorlunda än andra slättbygder. Detta var en djupt ovetenskaplig hantering i kompletteringsutredningen 2008 av järnvägsutredningens dittills mest omdiskuterade fråga för bedömningen av behovet av övertäckning av järnvägen.

Professor Jan-O Mattsson Lunds universitet, är bland Sveriges främste experter på bildandet av kalluftssjöar. Han hade då genomfört flera utredningar som belägger omfattningen av fenomenet i Åkarp. Trots detta så inbjöds han inte till det möte bland experter som Banverket protokollförde enligt ovan.

SMHI skärpte definitivt skrivningen från 2005 till 2007. 2005 påtalade SMHI ingenting om kalluftsbildning. Och det är logiskt för Banverket hade inte nämnt något om professor Mattssons första yttrande trots att det skickades in till Banverket flera månader innan remissen sändes ut. Att SMHI inte sade något om kalluftsbildningen 2005 tog BV i sin ansökan till Regeringen 2006 som bevis för att markalternativet skulle vara acceptabelt (sid 22). Man får intrycket att BV lägger ansvaret på remissmyndigheten att problematisera och utreda frågor som det är den sökandes ansvar att bereda. Att undanhålla relevanta fakta för remissinstanserna i frågor av avgörande betydelse för vägningen av alternativ är inte acceptabelt.

Som sitt andra och sista bevis i regeringsansökan 2006 hänvisar Banverket till mätningar (sid 16) och hävdar "generellt har inte mätningar som Banverket låtit utföra gett belägg för att högre bullernivåer än normalt förekommer i Åkarp". När kommunen bad att få se dessa mätningar visade det sig att de var utförda på dagtid, ej under kväll eller natt då markinversion uppstår! Att hävda irrelevanta fakta som bevisning för sin sak är aldrig tillåtet. Att dessutom inte redovisa dem öppet, så remissinstanserna kan kontrollera dem gör saken ändå värre.

I ett yttrande 2007 skriver SMHI ”En beräkningsmodell som denna (NMT) underskattar förhållandena vid kraftiga markinversioner som de i Åkarp och liknande slättförhållanden”. Sedan föreslår SMHI mätningar i samarbete mellan Banverket och Burlövs kommun och att dessa mätningar ”bör sedan sättas in i ett klimatologiskt sammanhang”. Naturvårdsverket hänvisar 2008 till SMHIs skrivning 2007 att modellen underskattar bullerberäkningen i Åkarp och att underlaget kan förfinas genom ytterligare mätningar. SLU tog sedan fram ett förslag till mätprogram, men Banverket avböjde medverkan.

SLU genomförde ändå med begränsad budget mätningar av lokal meteorologi som presenterades våren 2009. Mätningarna belyser sammanhang och förklarar hur den omfattande bullerspridningen sannolikt är en kombinationseffekt av mäktig kallluftssjö och medvindsförhållanden. Denna utredning kom in till Banverket i maj 2009, i god tid före sammanställningen av dagens remiss. (http://pub-epsilon.slu.se:8080/726/01/LTJ_Rapport_7_2009.pdf). Det är klagande ny information. En vetenskaplig artikel över samma material har även granskats, accepterats och just publicerats¹.

Banverkets obenägenhet att öppet diskutera kallluftsfenomenet i Åkarp med den externa utredaren professor Mattsson är inte acceptabel enligt god vetenskaplig sed. Hans medverkan på möten skulle ha kunnat undanröja missuppfattningen att så omfattande kallluftsbildningar är regel på alla slättbygder. En rädsla för prejudikat har skinit igenom. Extraordinär kallluftsansamling med mäktiga kallluftssjöar uppstår framför allt där det öppna landskapet har varierad topografi som t ex i Skåne, dvs i mindre grad på slättbygder i Mellansverige. Kombinationen av tätorter i sådana öppna dalgångar med öppna höglänta omgivningar som sluttar ner mot tätorten och en bullerkälla som passerar igenom är mycket ovanlig. Men om eller där det inträffar, så kan de reella nattstörningarna bli ohälsosamma och då bör givetvis anläggningen utformas med hänsyn till detta.

Eftersom det har uppmätts 5 dB(A) (30 – 25 dB(A)) högre skillnader mellan dag och nattbuller i Åkarp än på annan slättbygd (Uppsalaslätten), så är det svårt att se annat än att detta bör vara ett av de typfall som anvisningarna för beräkningsmodellen, NMT (SNV rapport 4935), åsyftar där det skrivs ”genom att justera för lokala långsiktiga vädervariationer, är det möjligt att införa en korrektion till de beräknade värdena och bestämma bullernivåns medelvärde. Detta har *inte* genomförts i NMT.” 5 dB(A) motsvarar nästan en 4-dubbling av bullernivån. Om inte korrigering skulle behövas här, när skulle det då behövas enligt handbokens anvisningar?

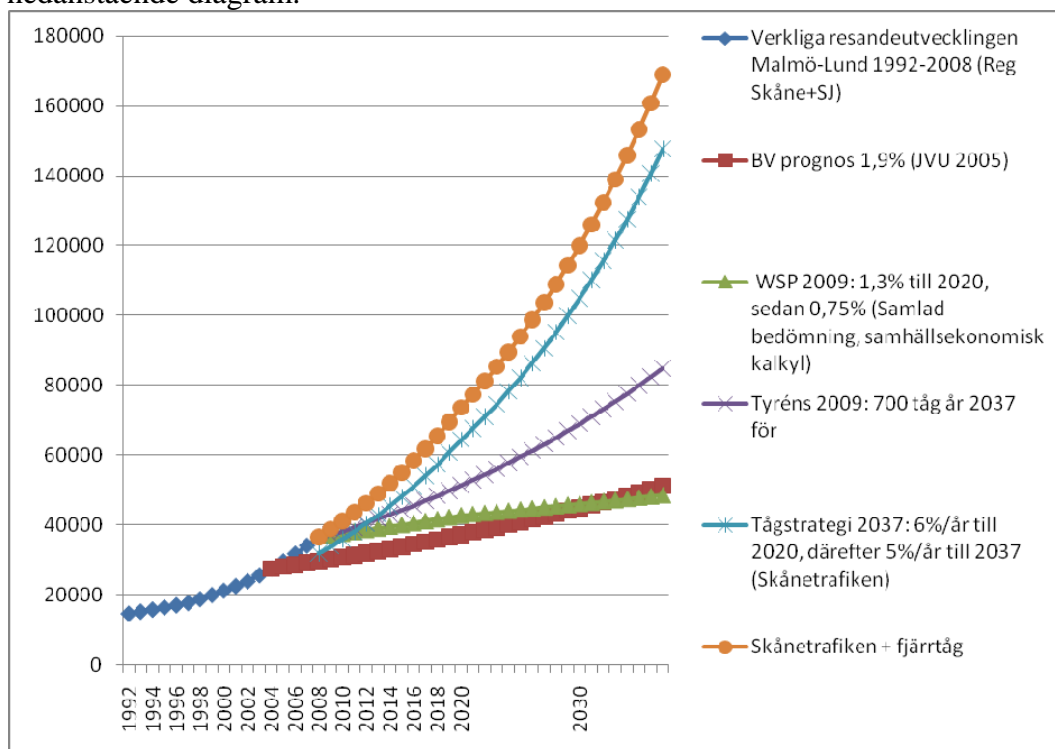
Så till ditt svar beträffande den nya kunskapen om att ökningen av resande och gods varit och blir betydligt mer omfattande än beräknat tidigare. I kompletteringsutredningen 2008 försökte BV (Temaplan) motbevisa en beräkning av experten Jonas Eliasson, Transek, att tunnelalternativet är 150-690 mkr mer lönsamt än markalternativet där han räknat på de verkliga bullerstörningarna, bl a överlagrat buller från E6, samt en sannolik samhällsutveckling med 3,4 % årlig trafikökning. Temaplan hävdade att ökningen blir bara 1,3 % per år till år 2030 och därefter endast 0,5%. Under 2009 framkom i den gemensamma statistikanalysen av Skånetrafiken och SJ, som dina handläggare fick den 28 september 2009 att resandeutvecklingen årligen för denna bandel varit över 6 % sedan 1998, och hela 3,9 % redan från 1992-1998. Det fanns alltså ingenting som talar för Temaplans låga utvecklingsprognos i deras samhällsekonomiska analys 2008, och än mindre idag efter den nya informationen om den reella trafikutvecklingen på banan. I järnvägsutredningen 2005

¹ Mattsson J-O., J. Wadbro, P. Thorsson och E. Skärbäck. 2009. Studier av lokalklimat och ljudutbredning i en svensk tätort. Svensk Geografisk Årsbok 2009 årgång 85, sid 47-66.

räknade BV i alla fall med 1,9 % årlig ökning. Sedan dess kan ju ingen ha upplevt att ökningstakten minskat som enligt Templan utan snarare ökat.

Ändå ligger, när jag granskar er nuvarande remiss, siffrorna kvar på samma låga nivå. I den samlade effektbedömningen (ej undertecknad men med en gemensam logotype av Banverket, Vägverket, Sjöfartsverket och Luftfartsverket – troligen utförd av WSP) sammanfattas (sid 2) att ”för att framtill tillgodose den efterfrågan som förväntas till prognosåret 2020 antas trafiken öka med 15 procent och mot slutet av kalkylperioden (år 2055) till 50 procent.” Dessa siffror motsvarar 1,3 % årlig ökning 2009-2020 och därefter 0,75 % årlig ökning till 2055. Alltså ligger lönsamhetsberäkningen kvar med samma otroligt låga utvecklingssiffror som Templan 2008. Detta är ett uppenbart fel mot bakgrund av hittillsvarande utveckling och framtidsbedömningarna kring Öresundsregionens utveckling och den internationella tågtrafikens utveckling, och stämmer inte alls med Järnvägsutredningens andra delutredningar, Tyréns och Tågstrategi 2037. I figur 1 nedan sammanfattas alla olika uttalade prognoser och jämförs med den verkliga resandeutvecklingen 1992-2008.

De olika prognossiffrorna i denna järnvägsremiss är motsägelsefulla, som framgår av nedanstående diagram.



Diagrammet visar den verkliga årliga totala resandeutvecklingen mellan Malmö-Lund 1992-2008, samt olika prognoser refererade till i JVU.

Det verkliga resandet på banan mellan Malmö-Lund ökade årligen med 3,9 % 1992-1997, 6,2 % 1997-2002 och 7,4 % 2002-2008. WSPs låga prognos, ca 1,3 % till 2020 och därefter ca 0,75 %, ger en grov underskattning av bullerkostnaden i samhällsekonomiska kalkylen, och därmed också grov underskattning av samhällsekonomiska lönsamheten av mer bullerskydd, ytterligare övertäckningar etc.

Att den framtida trafikeringen nu beräknas bli mycket mer omfattande än vad bullerberäkningarna i järnvägsutredningen baseras på framgår av Tyréns PM. Antalet tåg ökar, som angetts, från 532 till 700 per dygn, dvs 170 fler.

Men Tyréns har ändå underskattat. Tågen blir längre och passerar med högre hastighet. Bara ökningen av tåglängder motsvarar ytterligare ca 300 tåg/dygn. Tyréns tar inte hänsyn till detta i sin bedömning av bullerstörning.

Störningsbedömningarna måste naturligtvis göras utifrån en samfällad bedömning av alla de olika inblandade experterna. I det sammanhanget bör även beaktas prof Tor Kihlmans två expertyttranden (2005-09-27 och 2007-01-25) om störningsförhållandena i Åkarp. I Miljödepartementets kompletteringsbegäran 2007 ombads Banverket beakta de externa yttrandena, bl a från Kihlman. Det skedde inte i Banverkets kompletteringsutredning som remitterades i februari 2008.

När det stod klart att det avtalade förslaget bygger på alldeles för låg trafikutvecklingsprognos (Temaplan 2008) och jag ifrågasatte detta i min skrivelse om Regional systemanalys 09-05-28, så svarade en representant från Banverket i pressen att prognosen är avstämd med SIKA. Detta förnekade SIKA i mail 09-06-05, och informerade 09-07-02 att man kommer att börja arbeta med nya indata för en reviderad prognos i november. Inför det arbetet uttryckte SIKA att man är intresserad av relevant underlag och ber mig gärna höra av mig då. Därför skickade jag SIKA samma statistikanalys från 28 september som Banverket fick. Häromdagen fick jag ett nytt mail från SIKA att det beslutats att SIKA skall läggas ner, varför de fått andra uppgifter. Prognosförändringen kommer därför inte att påbörjas förrän efter den 1 april 2010, och då av det nya Trafikverket. Jag bilägger här för din kännedom hela mail-växlingen med SIKA. Det är naturligtvis inte tillfredsställande att det här avtalade förslaget som ni tänker söka tillåtlighet för inte är lönsamhetsberäknat på utvecklingssiffror som motsvarar dagens bedömning. Det är oacceptabelt underlag för miljöbalksprövningen, och kan ge en felaktig prioritering av de utredda alternativen i Regeringens prövning.

Är det så att trafikökningen i järnvägsutredningen definieras som ökningen av antalet tåg, i stället för antalet vagnar eller antalet resenärer eller ton gods? Vissa tåg förefaller ha flerdubblat sin längd under 2000-talet. Bullret är proportionellt mot vagnantalet, inte tågantalet. I Tyréns utredning sägs att ökningen av tåglängderna som nu är planerad (till 2020) motsvarar 1 dBA ökning jämfört med tidigare järnvägsutredningen. vilket motsvarar ca 35-40 % ökning av bullret. Det motsvarar 3 % årlig ökning. Men detta förefaller heller inte vara en trolig förklaring till den samlade effektbedömningens låga siffror som skriver ”möjlighet att utöka trafiken mellan Malmö och Lund med upp emot det dubbla”, och kalkylperioden är satt till år 2055. Tyréns siffror för ökning av antalet tåg motsvarar 4,6 % årlig ökning under 1999-2007, och där talar man om 700 tåg 2037, vilket motsvarar 3 % årlig ökning av antalet tåg. Det ger mer än en fördubbling (2,25 ggr) enbart av antalet tåg redan 18 år före 2055 när den samlade effektbedömningens talar om enbart 50 % ökning. Det hela är motsägelsefullt, ologiskt och oklart.

Utvecklingen framöver blir förmodligen att antalet vagnar och därmed också bullret kommer att öka så snabbt som det är möjligt med avseende på tågsystemets utveckling i övergripande skala. Det framgår också tydligt av Banverkets motiv för utbyggnaden. Banans kapacitet är redan fullt utnyttjad. I denna getingmidja sammanfaller Sveriges viktigaste järnvägar för internationella och nationella transporter (TEN) med höghastighetståg och gränsöverskridande transporter. Norr om Lund delar sig järnvägen i Södra stambanan och Västkustbanan men på den nu berörda sträckan sammanförs all trafik. Förutsättningarna för överföring av gods från väg till järnväg bedöms kunna ske snabbt vilket ger betydande ökning i absoluta antalet godsvagnar. Till detta bör nämnas att samhällsbyggande i stationsnära lägen bör prioriteras för gynnande av tågresande och dämpande av bilresandets climateffekter.

Att då göra den samhällsekonomiska jämförelsen av alternativen utifrån utvecklingssiffror som i jämförelse med hittillsvarande utveckling när nog kan beskrivas som ett stopp för utvecklingstakten blir helt fel. Utvecklingstakten avgör behovet av bullerskyddsåtgärder, lönsamheten för mer bullerskydd och de samhällsekonomiska vinster som beräknas, såvida inte otillfredsställande bullerskydd saboterar utvecklingsmöjligheterna för målet *God bebyggd miljö*. Remissinstanser blir vilseförda, och hela järnvägsutredningens trovärdighet avseende den ekonomiska jämförelsen av alternativen faller. En viktig fråga är: Vad är mest lönsamt, att redan idag sänka vertikalprofilen någon meter och göra ytterligare övertäckningar eller avvakta till framtiden? Inom en snar framtid harmoniseras europeiska riktvärd/beräkningsmetoder för buller. Då kan kompletteringsåtgärder bli tvingande.

Kihlman påtalar ett allvarligt vetenskapligt misstag i bullerutredningen där utredarna använder resultat från hörnivåtest för jämförelser av upplevd störning vid olika ekvivalentbullernivåer. Med det argumentationssättet hävdar man t ex att en ökning av ekvivalentbullret med 2 dB(A) är ”en knappt hörbar förändring” även om det vid de framtida stora trafikmängderna mellan Malmö och Lund kan motsvara lika stor *ökning i antalet* tågagnar som idag är *totala antalet* på t ex Märstabanan och infarten till Göteborg. Att lägga dessa två banors trafik ovanpå nuvarande trafik mellan Lund och Malmö kan inte beskrivas som ”knappt hörbar förändring”. Kihlman påtalar att trafikmängderna är betydligt högre än i de störningsundersökningar som ligger till grund för bedömningar om subjektiv störning”. Förfäktandet av ekvivalentbullerriktvärdet 60 dB(A)_{24h} är alltså inte evidensbaserat för dessa rekordstora trafikmängder.

Även kritiken av det höga svenska ekvivalentbullerriktvärdet och störningsbedömningen för Åkarp har publicerats externt både internationellt² och i Sverige³. Sverige har ett bra max-bullerriktvärde, 70 dB(A), som hittills varit dimensionerande för bulleråtgärderna och gör att störningarna i allmänhet blir acceptabla vid normalstor trafik. Men när tågen kommer så frekvent och är så långa som mellan Malmö-Lund i framtiden, så kommer ekvivalentbullerriktvärdet 60 dB(A)_{24h} i spel och blir dimensionerande för bulleråtgärderna. Det är en ny situation för Sverige, vilket motiverar en översyn. Detta i kombination med att vi i Sverige ännu inte, som rekommenderat av EU, väger in överlagrat buller från näraliggande motorvägar och ännu inte, som också rekommenderas av EU, viktat upp natt- och kvällsbullret i beräkningsmodellen gör att ohälsokonsekvenserna kan bli oacceptabla och de samhällsekonomiska vinstmöjligheterna hämmade.

Det är en brist för den vetenskapliga prövningen av kommande ansökan att ni i denna remiss inte nämner ett ord om Miljödepartementets begäran, 2007, att ni skall beakta de externa expertyttrandena som stödjer kommunen, och att ni heller inte refererar er kompletteringsutredning, 2008, och dess remissvar. Kompletteringsutredningen saknade eller hade tvivelaktiga svar på en rad viktiga frågeställningar från de externa experterna, men det gavs inte tillfälle till bemötande och skrevs ingen samrådsredogörelse. Bristerna har jag tidigare redogjort för i en sammanställning 2008-03-10 – se bilaga. Till på köpet kom alltså i år, efter avtalets undertecknande, fram ytterligare information som styrker beräkningsmodellens felaktighet och ytterligare information om betydligt snabbare trafikutveckling, vilket ställer åtgärdsbehoven i ny dager och kan även kasta om alternativprioriteringen i Miljöbalksprövningen.

² Skärbäck E., 2007. Noise Measurement and Rail Traffic Development: A Swedish Case Study. Environmental Practice 9 (2) June 2007, Cambridge University press.

³ Skärbäck Erik och Pontus Thorsson. (2009). Mjuka eller hårda data för bedömning av järnvägars bullerstörningar. Ur *LJUdBLADET INFORMATIONSSKRIFT FÖR AKUSTISKA NYHETER*. Nr 1 2009. Medlemsorgan för SVENSKA AKUSTISKA SÄLLSKAPET. <http://www.akustiska-sallskapet.org/web/page.aspx?pageid=66819&newsid=32808&page=1>

Sammanfattningsvis är det sex faktorer som gör att lönsamhetsbedömningen av bullerskydd är kraftigt underskattad i den här presenterade järnvägsutredningen, dvs som döljer att ohälsokostnaderna av för lite bullerskydd kommer att bli högre i verkligheten, och döljer att samhällets vinster av ytterligare bullerskydd i verkligheten blir högre. De sex felfaktorerna är

- 1) Att trafikutvecklingen är och blir betydligt snabbare än JVUs beräknade 1,3 %/år jämfört med över 5-6 %/år som varit verkligheten de senaste 10 åren, och som Tågstrategi 2037 bygger på.
- 2) Att bullerberäkningsmodellen underskattar bullret i Åkarp pga väderförhållandena – se SMHI och Naturvårdsverket.
- 3) Att Sveriges har ett exceptionellt högt ekvivalentbullerriktvärde för tågtrafik, 60 dB(A)_{24h}, vilket inte tar hänsyn till att buller i verkligheten upplevs mer störande under natten och kvällen.
- 4) Att stora delar av Åkarp har buller även från motorvägarna.
- 5) Att Sverige beräknar bullret på nivån 1,5-2 m över mark, i stället för 4 m över marknivån som EU rekommenderar. Detta ger 1-4 dB(A) underskattning.
- 6) Att varje ort behöver åtminstone någon park eller naturområde av tillräcklig storlek med relativt lågt buller, där man kan lyssna på naturens egna ljud och stressa ner. JUVU visar två arkitektskisser där bara den ena följer Birgitta Berglunds rekommendation. Detta behöver regleras i tillåtligetsgivningen.

En rimlig slutsats är att det behövs mer åtgärder än avtalat 2008, eftersom trafikökningen blir betydligt kraftigare än tidigare bedömt varför lönsamheten för åtgärder blir större.

Överdäckningen på 400 m som prof Birgitta Berglund föreslog för att få en relativt ”tyst” park även fri från motorvägarnas bakgrundsbuller, bör bestämmas till det östliga läget. Dessutom behövs det en överdäckning centralt för att minska barriäreffekten. Vidare kan det behövas taköverbyggnad i västra delen nära E6 pga av de överlagrade bullerstörningarna från E6 som också får snabbt ökande trafik. Dessutom är det motiverat med nedsänkning även i Arlöv för den nya planerade bebyggelsen, i likhet med behovet av nedsänkning i Hjärup. För att möjliggöra framtida ytterligare överdäckningar bör profilen sänkas något djupare än i det avtalade förslaget, för undvika framtida nya barriäreffekter.

De diskussioner som förts om att man skall kunna vänta med ytterligare överdäckningar till senare när trafiken ökat är problematiska eftersom tidpunkten för sådana behov i så fall kommer tidigare än beräknat. Vidare säger rättsfall att trafikanläggningar redan från början skall ges bullerskydd för det fulla utnyttjandet i framtiden oavsett om det dröjer. Detta eftersom det inte krävs några nya tillstånd i framtiden att låta trafiken öka utöver beräkningen vid tillståndsprövningen.

Med vänlig hälsning

Erik Skärbäck

Bilaga: Meilväxling med SIKA 090605 - 100107

Bilaga: Checklista över Banverkets bemötande av externa experter inom ramen för Miljödepartementets kompletteringsbegäran. 08-03-10 Erik Skärbäck

Bilaga 6



REGERINGSKANSLIET

2007-03-22

M2006/1527/F/M

Miljödepartementet

Banverket

781 85 BORLÄNGE

Enheten för förvaltningsärenden

Ann Bölske

Telefon 08-405 35 54

BURLÖVS KOMMUN	
2007 -03- 26	
Dnr	Litt.


Tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken av utbyggnad av Södra stambanan, delen Arlöv-Flackarp i Burlövs och Staffanstorps kommuner

Banverket har den 30 mars 2006 med eget yttrande till regeringen överlämnat en järnvägsutredning med miljökonsekvensbeskrivning för tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken av en utbyggnad av Södra stambanan, delen Arlöv-Flackarp, från två till fyra spår i markplan. Burlövs kommun har i yttrande till Banverket inte tillstyrkt tillåtlighet för en järnvägsutbyggnad med den huvudsakliga utformning som Banverket valt. Enligt förarbetena till miljöbalken skall kommunens åsikt tillmätas synnerlig betydelse vid regeringsprövningen.

Burlövs kommun har till regeringen kommit in med skrivelser i ärendet innehållande utredningar och yttranden (*bifogas*). Kommunen, som motsätter sig att en spårutbyggnad sker i markplan genom Åkarp, förordar ett tunnelalternativ. Kommunen anför bl.a. att Banverkets bedömningar av bullernivåer grundas på ett ofullständigt underlag och att prognosperioden är för kort.

Banverket ombeds härmed yttra sig över kommunens skrivelser. Yttrandet bör bl.a. innehålla en analys av kommunens uppgifter och bedömningar jämfört med Banverkets beräkningar och bedömningar vad gäller bullerförhållandena i Åkarp, varvid de ingivna expertutlåtandena bör beaktas. Banverkets syn på kommunens förslag till en samordnad utbyggnad av vägar och järnväg i Åkarp, där en tunnel för järnvägen genom samhället ingår, bör också redovisas, varvid bl.a. tekniska, miljömässiga och ekonomiska aspekter bör beaktas.

Banverket erinras om sitt beredningsansvar och i detta ärende kan Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut, Naturvårdsverket, Vägverket, Boverket och Länsstyrelsen i Skåne län särskilt nämnas.


Ulla Gustavsson
Departementsråd

Bilagor

- Kommentarer till Banverkets begäran om tillåtlighetsprövning av utbyggnad av Södra stambanan, sträckan Arlöv-Flackarp, från två till fyra spår, 2006-05-08
- Kommentarer del 2 till Banverkets begäran om tillåtlighetsprövning av utbyggnad av Södra stambanan, sträckan Arlöv-Flackarp, från två till fyra spår, 2006-06-27
- Analys av samhället Åkarp vad gäller bullret och kalkyler av förhållandena runt järnvägen och en projektering av en tunnel, Nordic Evaluation Group AB, Björn Anders Larsson, 2006-04-17
- Burlövs Kommun Kalkylbeskrivning tunnel genom Åkarp Alternativ 2006-11, Mauritz Nordstrand, 2006-11
- Studier av markinversioners inverkan på spridningen av järnvägsbuller i Åkarp, Jan O. Mattson och Pontus Thorsson, 2006-12-12
- Betr. tågbuller i Åkarp, Tor Kihlman, 2007-01-25
- Södra Stambanan genom Åkarp – bullerförhållanden och kostnader, 2007-01-31
- Ärende: Södra Stambanan Håstad-Arlöv tillåtlighetsprövning från Banverket, Birgitta Berglund, 2007-02-04

Kopia till

Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut
 Naturvårdsverket
 Vägverket
 Boverket
 Länsstyrelsen i Skåne län
 Burlövs kommun
 Staffanstorps kommun

Bilaga 7

2007-03-15

Enligt sändlista

Överläggning om infrastrukturutbyggnaden i sydvästra Skåne

Infrastrukturens utbyggnad har avgörande betydelse för Skånes utveckling men är även av vital nationell betydelse. Samtidigt innebär expansionen i Skåne, av verksamheter och människor, att konflikterna mellan olika intressen i markanvändningen ökar.


För att få full nytta av infrastrukturens samlade utbyggnad i Skåne förutsätts att problematiken i anslutning till Åkarp, Burlövs kommun kan få en lösning.

Nya studier visar att effekten på människors hälsa och miljö blir avsevärt värre än vad någon kunde förutse med det förslag till utbyggnad av södra stambanan Håstad – Arlöv, som Banverket inlämnat till Regeringen för tillåtlighetsprövning. Trafiken på E 6:an har samtidigt nått sådan nivå att nuvarande kapacitet inte räcker och en utbyggnad kommer att bli nödvändig.

Det finns således anledning att träffas och diskutera möjligheterna att åstadkomma en samlad utbyggnad av järnväg och E 6 genom Åkarp.

Jag inbjuder Er därför till en överläggning på World Trade Center, Klarabergsviadukten 70, Stockholm, konferensrum "Amsterdam" **fredagen den 13 april 2007, kl 13 30-16 00.**

Vänliga hälsningar



Göran Tunhammar

Tacksam för besked till min sekreterare Agneta Persson, agneta.persson@m.lst.se eller tel 040-25 20 02 om Du ej kan komma.

Sändlista:

GD Per-Olof Granbom, Banverket
GD Ingemar Skogö, Vägverket
Vägdirektör Thomas Erlandson
Myndighetschefen på Banverket i Skåne
Ks-ordf i Burlövs kommun Kerstin Fredriksson
Professor Erik Skärbäck, SLU Alnarp
Länsöverdirektör Lise-Lotte Reiter

Bilaga 8

Ny finansiering ska fixa tågtunnel genom Åkarp

Frågan om fyra spår mellan Malmö och Lund är på väg att lösas

SKÅNE. Den segdragna frågan om en utbyggnad till fyra järnvägsspår mellan Malmö och Lund är på väg mot en lösning. Vid ett möte i Stockholm i går bestämdes att Region Skåne ska utse en förhandlingsman, som ska försöka samla ihop pengar till ett tunnelbygge genom bullerdrabbade Åkarp. Beslutet är en triumf för Burlövs kommunalråd Kerstin Fredriksson (s), som kämpat med näbb och klor mot en utbyggnad i markplan.

Som SKD tidigare avslöjat var det Skånes landshövding Göran Tunhammar som hade kallat till fredagens möte i Stockholm.

Förutom Kerstin Fredriksson deltog bland andra Banverkets generaldirektör Per-Olof Granbom, Vägverkets generaldirektör Ingemar



Kerstin Fredriksson (s) har kämpat hårt mot en utbyggnad i markplan.

Foto: Eva-Lisa Svensson/Arkiv

Skogö, bullerexperten och professorn Erik Skärbäck samt regionrådet Pia Kinshult (m), som är ordförande i regionala utvecklings-

nämnden i Skåne.

- Vi har nu tagit ett viktigt steg framåt för att undanröja den flaskhals i tågtrafiken som i dag finns genom Burlövs kommun, konstaterar Göran Tunhammar.

Mötet blev den islösning, som vi alla hade hoppats på. Visserligen är det en lång bit kvar, men det här är ett stort steg framåt, säger Pia Kinshult.

Väg och järnväg

Hon förklarar att Region Skåne nu kommer att hålla i taktplanen, eftersom man ska plocka fram en förhandlingsman. Denna person ska utreda hur en tågtunnel kan finansieras.

- Dessutom ska Banverket göra en uppskattning av kostnaden för ett tunnelalternativ. Regeringen har ju skickat tillbaka ärendet till Banverket för en komplettering. Samtidigt ska Vägverket göra en översyn

av de framtida behoven för den tunga trafiken på E6 genom Burlövs kommun, säger Pia Kinshult.

Beröm till Burlöv

Hon är imponerad av att Kerstin Fredriksson, Burlövs kommunalråd, orkat stå på sig, trots att Skånes övriga 32 kommuner ställt på Banverkets sida.

- Det är inte många som hade pallat för samma tryck. Hon har vetat att hon haft rätt hela tiden när hon värvat sina kommuninvånare, säger Pia Kinshult.

Burlövs kommun öppnade även för att delta i en diskussion om medfinansiering. Det innebär inte att man lovat att bidra med pengar, men kommunen är i alla fall villig att diskutera frågan.

Fler tunnlar?

Regionrådet betonar att det är bråttom att hitta en bra lös-

ning för järnvägen genom Burlövs kommun. Skåningarna kommer inte att få full nytta av Citytunneln, som står klar 2011, förrän det finns fyra spår hela vägen mellan Malmö och Lund.

Pia Kinshult hoppas att förhandlingsmannen som utses kommer att hitta en typ av lösning som kan användas för fler objekt i framtiden.

Blir pilotprojekt

- Även i Staffanstorps och Lund finns behov av järnvägstunnlar. Åkarp blir ett pilotprojekt när det gäller att hitta en alternativ finansiering.

- Fast vi måste alla vara medvetna om att vi måste få fram pengar som inte finns i dag. Det är mycket arbete kvar, säger regionrådet.

ANDERS ISBERG
0413-693 25
anders.isberg@skd.se

Buller i Åkarp. Knäckfrågan är sträckan mellan Arlöv och Flackarp, där passagen genom bullerutsatta Åkarp är det stora problemet. Banverket har under lång tid förordat en utbyggnad till fyra spår i markplan, vilket skulle kosta 1,2 miljarder kronor. Tidigare utredningar har visat att en tunnel genom Åkarp skulle göra projektet minst dubbelt så dyrt.

Politiker ger ny öppning för tunnel i Åkarp

Banverket ska undersöka kostnaden för tunnelalternativet i Åkarp. De ska även komplettera den nuvarande järnvägsutredningen med nya rön om bullerfrågan. Vägverket ska i sin tur se över det framtida behoven vid korsningen av E 6 och järnvägen i Burlövs kommun.

Det blev resultatet av ett möte i Stockholm där infrastrukturproblemet mellan Malmö och Lund, och då i synnerhet genom Burlöv, diskuterades. Träffen skedde

på initiativ av landshövding Göran Tunhammar och med fanns representanter från Region Skåne, länsstyrelsen i Skåne, Banverket, Vägverket och Burlöv.

Region Skåne ska nu tillsätta en förhandlingsperson för att hitta en lämplig finansiering:

– Bollen ligger hos oss nu. Modellen blir väl att det är statliga pengar i botten och att vi sedan hittar andra aktörer, säger regionrådet Pia Kinhult (m).

Vilka är de andra aktörerna?

– Det kommer nog att inbegripa oss allihopa. Det kommer att kosta mycket pengar. Men ska vi bygga en hållbar lösning för

framtiden kan vi inte sätta oss blinda på det.

Pia Kinhult beskriver mötet bra med en konstruktiv diskussion:

– Jag är optimist. Jag tror att vi hittar en lösning. Det blir inte enkelt, inte något vi snyter ur nåsan, men jag tror att det blir en tunnel.

Det som nu talar emot projektet är förutom pengarna främst allt tiden.

Citytunneln ska stå klar 2011 och utan fyra spår kommer man inte att kunna utnyttja tunnelns kapacitet.

– Det är ett gigantiskt problem.

Även om vi löser den här frågan i år. Kan tunneln vara klar tidigast ett par år senare. Vi får inte tappa mer tid nu, säger Pia Kinhult.

Nästa steg blir att utse förhandlingspersonen och sedan ska valet av den personen förankras hos de övriga.

Förhoppningen är att det ska vara klart i slutet av juni och att förhandlingsuppdraget ska vara slutfört i början av oktober.

Tobias Malmberg

tobias.malmberg@regionkan.se

Bilaga 9

Checklista över Banverkets bemötande av externa experter inom ramen för Miljödepartementets kompletteringsbegäran

2008-03-10

Erik Skärbäck

Vid en samlad genomgång av Banverkets komplettering med bilagor är vår slutsats att Banverkets påstående att Åkarp skulle vara en typisk slättbygdsort ur bullerspridningssynpunkt inte har givits någon övertygande bevisning, tvärtom. ÅF-Ingemanssons försök att bevisa att bullerspridningen under nätter med inversion överensstämmer med beräkningsmodellens är i stället en bevisning för motsatsen. SMHI bekräftar också att modellen underskattar bullerförhållandena i Åkarp.

Banverkets försök till försvar i klimat/buller-frågan har de lagt till grund för sitt försvar i även flera av de andra kritiska inläggen från de externa experterna.

Här kommenteras en sammanfattning av BVs bemötande av även övriga frågor som experterna påtalat.

<i>Argument i bilagor (expertutlåtanden) från Miljödepartementets kompletteringsbegäran</i>	<i>Banverkets bemötande - motargument</i>	
---	---	--

1. Kommentarer (1) från Burlövs kommun 060508

Det svenska ekvivalentbullerriktvärdet för tågtrafik 60 dB(A)24h är orimligt högt jämfört med andra länder	Här anförts som svar prof Sten Ljungrens yttrande 2005-04-20. Ljunggren säger att det är vanskligt att jämföra riktvärden mellan olika länder för de är angivna i olika mått. Mot detta kan man kommentera att Sverige beräknar bullret på 1,5-2 m nivå medan Tyskland beräknar på fönsterhöjd och EU nu anger att man skall beräkna på höjden 4 m. Sveriges beräkningar av buller ger därmed en underskattning av bullret åtminstone gentemot EU och Tyskland. Vidare försvarar Sten Ljungren genom att hänvisa till maxbullernormen 70 dB(A) som ”inte sällan blir styrande för bulleråtgärderna”.	
--	--	--

	Min kommentar: I praktiken blir maxbullernormen styrande i så gott som alla fall, eftersom 60 dB(A)24h är ett så enormt högt riktvärde. Det innebär i praktiken att alla bandelar får samma bullerskyddsåtgärder vare sig där går bara 24 tåg eller 720 st varje dygn. Det finns ingen forskning som stödjer att störningsskillnaden skulle vara lika om befolkningen drabbas av 70 dB(A) 720 gånger per dygn (varannan minut) jämfört med 24 gånger/dygn (1 gång i timman).	
Järnvägsutredningens korta prognosperiod ger fel slutsatser och är ogiltig enligt domslut M1320/04 och Ö2920/03.	Ej bemött i Banverkets komplettering	
Bullerutredningen bygger på ovetenskaplig sammanblandning av forskningsresultat	Ej bemött i Banverkets komplettering	
Det har lett till orimliga slutsatser om störningsnivå, som även framgår vid jämförelser av högbullertiden på andra banor	Här anför BV som svar prof Sten Ljungrens yttrande 2005-04-20. Ljunggren säger, för det första, att det inte är otänkbart att högbullertiden ”bättre beskriver den faktiska störningsreaktionerna än ekvivalentnivån” för Åkarp, men att Banverket inte kan prioritera efter lokala mått. Mot detta vill vi upplysa att det inte är ett lokalt mått utan att det är Sveriges fem mest belastade sträckor som har jämförts med samma mått. Dessutom har prof Tor Kihlman 2005-09-27 bemött Ljungrens yttrande där han säger att Sten Ljunggren gör ”en direkt feltolkning av vad som skall läggas i begreppet riktvärde...att det skall tolkas nationellt... I stället är de tvärtom.” Kihlman citerar Mona Sahlin (M2005/3963/Bo) ”dessa riktvärden är inte rättsligt bindande, utan skall vara vägledande där hänsyn tas till lokala faktorer och särskilda omständigheter i det enskilda fallet”. Sten Ljunggren säger för det andra: ”finns det mig veterligt inget i alla de undersökningar som utförts beträffande ekvivalentnivåns användbarhet som styrker hypotesen	

	<p>”högbuller”</p> <p>Som svar på detta kan erinras om senaste MISTRA-seminariet i Göteborg 2007-11-29 där den norske forskningschefen vid SINTEF, Truls Gjestland, rapporterade att man i Australien använder beräkningarna ”Time above” och även ”Number above”, dvs över riktvärdet som relevant när det gäller störningar från flyget. ”Time above” är samma princip som ”högbullertid”. I övrigt ger Sten Ljunggren Burlövs kommun stöd på flera punkter.</p>	
Banverket dölde relevant utredningsmaterial från prof Mattsson i remissutgåvan	Ej bemött i Banverkets komplettering	
BV undvek även i tillåtlighetsansökan att kommentera Mattssons resultat.	Ej bemött i Banverkets komplettering	
BV angav felaktigt att det fanns mätvärden som styrkte deras bullerberäkningar vid inversionsförhållanden under natt. Mätvärdena var från dagtid enbart.	Här påstår ÅF-Ingemanssons att dessa värden inte var avsedda att för annat än att visa exempel på mätvärden. Men BV har använt dem som bevis mot förstärkt buller under inversionsnätter.	
BV tog inte hänsyn till överlagrat buller trots rekommendationer från EU	Banverket har räknat överlagrat buller i sin komplettering, men fortfarande med gamla beräkningsmodellen utan korrigering. Buller från två källor upplevs mer störande än från en även om den totala exponeringen mot personerna är lika (Evy Öhrström, från studie i Lerum).	
BV negligerar Åkarpsbornas behov av en ”tyst” sida	Ej bemött i Banverkets komplettering	
BV negligerar aktuell forskning om hälsorisker av för mycket buller och skjuter därmed på framtiden kostnader för betydligt mer buller från tågtrafik än Europa i övrigt.	Ej bemött i Banverkets komplettering	
Banverket har åsidosatt hushållningaspekten att stationsnära mark inom 10 minuter från tre universitet är av nationellt intresse för kunskapsindustrin	Ej bemött i Banverkets komplettering	
BV har också negligerat att Åkarp med historiskt sett mycket	Ej bemött i Banverkets komplettering	

attraktiva miljöer har högt hushållningsvärde.		
Banverket använder terminologin ”merkostnader” för tunnel utan att beakta vad som är den lägsta miljömässigt acceptabla lösningen.	Ej bemött i Banverkets komplettering	
Transek pekar i sin utredning på att tunnelalternativet är lönsamt med 150-690 MKR	Se särskilda kommentarer till BVs samhällsekonomiska analys	

2. Kommentarer del 2, 060627 från Burlövs kommun

BVs påstående att man uppfyller riktvärdena är mot bakgrund av alla invändningar i Burlövs första skrivelse med kommentarer förledande	Försöken till motbevisning är inte övertygande och stöder i stället till stora Burlövs anlitade experter	
De bullervolymer som är aktuella för Åkarp har förmodligen aldrig tidigare upplevts varför ingen relevant empiri finns för vetenskapliga bedömningar av hälsoeffekterna. (jfr Tor Kihlman 050927)	Ej bemött i Banverkets komplettering	
En öppen lösning genom Åkarp skulle därför bli ett gigantiskt fullskaleexperiment i folkhälsofrågan, vilket kommunen tycker är cyniskt och betackar sig för	Ej bemött i Banverkets komplettering	
JVU kommer fram till att inget alternativ är samhällsekonomiskt lönsamt. Transek har tagit hänsyn till bl a överlagrat buller och får då hög lönsamhet för tunnelalternativet.	Kommenterat i samhällsekonomisk delutredning av Temaplan som i sin tur är kommenterat av prof Jonas Eliasson och Erik Skärbäck	
Burlövs kommun kommer fram till helt annorlunda slutsatser än BV vad avser bidrag till att nå det transportpolitiska målet beträffande ”god miljö”. En öppen rangerbangårdsliknande anläggning rakt igenom samhället är inte god bebyggd miljö, heller inte dubbla 10 m höga bullerplank, alternativt lägre plank men en stor mängd bullerplank utplacerade i samhället runt uteplatser etc.	Ej bemött i Banverkets komplettering	
Burlövs kommun, och även Länsstyrelsen, kommer fram till helt annorlunda slutsatser än BV vad avser bidrag till att nå det	Ej bemött i Banverkets komplettering	

transportpolitiska målet ”positiv regional utveckling”. Trots Länsstyrelsens och kommunens påpekanden har Banverket inte beaktat utredningen ”Vägval för SV Skåne”		
Burlövs kommun kommer fram till helt annorlunda slutsatser än BV vad avser bidrag till att nå det transportpolitiska målet ”ett jämställt transportsystem”. Endast med järnvägen i 3-fack kan man göra vistelsen på perrongerna uthärdlig, eftersom en jämn ström av tågpassager med 90-100 dB(A) gör väntan på perrongerna outhärdlig. Större andel kvinnor än män utnyttjar järnvägen och blir drabbade.	Ej bemött i Banverkets komplettering	
<p>Banverket uppfyller inte Miljöbalkens grundläggande mål för hänsyn. Burlöv anför brister i sex (6) punkter:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Människors hälsa och miljöasidossatts • Åkarps kulturmiljö förstörs • Samhällsekonomiskt god hushållning av marken tillgodoses ej • Nationella miljömålen 1, 2 och 15 uppfylls bäst med 3-fackstunnel • Nationella miljömålen 2, 3 och 4 uppfylls bäst med tunnel med helt tät konstruktion. Öppen lösning tvingar fram sänkt grundvatten, kulvertering av vattendrag och barriäreffekter. • Nationella miljömålet 11 ”god bebyggd miljö” tillgodoses bäst med 3-fackstunnel 	Ej bemött i Banverkets komplettering	
<p>Banverket bryter mot allmänna hänsynsregler i Miljöbalken avseende:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kunskapskravet, • demokratikravet, • försiktighetsprincipen, • bevisbörderegeln, • lokaliseringsprincipen, 	Ej bemött i Banverkets komplettering	

<ul style="list-style-type: none"> • hushållnings- och kretsloppsprincipen, • produktvalsprincipen, 		
MB 1 kap 1§ pkt 4, hur social, kulturell och samhällsekoniskt god hushållning tryggas, är ej behandlat tillfredsställande: Bl a är Åkarp tillsammans med Alnarp historiskt och kulturellt en ort som ingår i kunskapssamhället tillsammans med Lund. Dess värde och potential förstörs med en öppen lösning.	Ej bemött i Banverkets komplettering	
Under alla åren med den av Länsstyrelsen initierade miljögruppen vägrade BV konsekvent att ta med den breda samhällsbyggnadsaspekten i hushållningsfrågan	Ej bemött i Banverkets komplettering	
Miljökvalitetsnormer: Utan tunnel har inte tillräckligt eftersträvat för att undvika att omgivningsbuller ger skada på människors hälsa.	Bullrets skador på människans hälsa är ej kommenterad. Men man anser att man uppfyller riktvärdena enligt beräkningsmodellen trots att SMHI uttryckligen sagt att den underskattar bullret i Åkarp.	
Beredningen av tillåtlighetsansökan brister i så måtto att negativa undersökningsresultat av relevans för remissinstanserna undanhölls dessa under remisskedet.	Ej bemött i Banverkets komplettering	
Beredningen av tillåtlighetsansökan brister också i så måtto att väsentliga fakta har undanhållits i ansökan till Miljödepartementet, och tom oriktiga uppgifter har framförts i syfte att tillbakavisa inversionsfenomenet.	ÅF-Ingemanssons hävdar att dagmätvärdena bara tagits fram såsom exempel på mätvärden, och skyller indirekt på BV som använt dagmätvärdena som argumentation mot bullerförstärkning under inversionsnätter.	
Idag saknar Åkarp parker som har acceptabel bullernivå	Ej bemött i Banverkets komplettering	
Även Alnarpsparken har fått oacceptabelt buller av trafik, främst från motorvägarna men även Södra Stambanan	Ej bemött i Banverkets komplettering	
Genom att blunda för miljö- och hälsoriskerna idag skjuter Banverket enorma kostnader på lokalsamhället, individer och på framtida generationer.	Ej bemött i Banverkets komplettering.	

3. Nordic Evaluation Group 20060417

Tunneln är betald i BNP-termer efter 15-20 år	Nordic Evaluation Group har kalkylerat med	
---	--	--

	<p>omfördelningseffekter pga tidstillgängligheten till Köpenhamn. Temaplan anser att omfördelningseffekter inte skall användas med argumentet att det bara är nettoeffekter för den svenska ekonomin som skall värderas i kalkylen. Genom att påtala att omfördelningar mellan olika delar av landet inte har något samhällsekonomiskt värde i sig visar Temaplan att man inte förstått att en tunnel i Åkarp tack vare den framtida goda tillgängligheten till Köpenhamn framför allt ger omfördelnings effekter från Köpenhamn till svenska sidan. Markalternativet anser Nordic Evaluation Group inte ge tillräcklig attraktivitet för att skapa omfördelningseffekter från danska sidan i samma omfattning. Temaplan ifrågasätter tillväxtökningstakten. Temaplans kalkylerade tillväxtökning är dock uppseendeväckande låg mot bakgrund av den snabba ökningen av resande över sundet.</p>	
--	---	--

4. Mauritz Nordstrand 2006-11

Med tunnel och E6 samt Österleden nedsänkt på tunneltaket i markplan sparas kostnaden för två långa broar över den breddade järnvägen.	Bekräftat i kalkylen. Skillnaden mellan lång tunnel (1,6 km) och BVs alternativ (1,1 km) är endast 0,5 miljard, ej 1 miljard som BV presenterade för Naturvårdsverket 070414 och Boverket 070705.	
--	---	--

5. Prof. Mattssons och tekn dr Thorssons utredning 06-12-12

ÅF-Ingemanssons försöker tillbakavisa denna utrednings slutsatser med minnesanteckningar från ett diskussionsmöte med SMHI dit flera, men varken Mattsson eller Thorsson inbjudits, samt till SMHIs yttrande som dock ger Burlöv stöd i att modellen såsom ÅF-Ingemanssons använt den underskattar bullret i Åkarp. ÅF-Ingemanssons har också gjort kontrollberäkningar som man lagt över Mattssons och Thorssons diagram över mätresultat, och försöker försvara med ett resonemang om genomsnittsbuller över helt dygn och helt år att de beräknade tågbullernivåerna står

fast. Jämförelsen visar emellertid att beräkningsmodellen underskattar det uppmätta bullret med 12-22 dB(A) under senare halvan av en inversionsnatt, vilket ger omfattande nattstörningar över stora delar av samhället.

Det har också hållits ett möte 070424 mellan Banverket, ÅF-Ingemanssons och Pontus Thorsson, där motparten kritiskt granskar Mattssons och Thorssons studie och försöker ifrågasätta de höga mätvärdena. På mötet med SMHI tre dagar senare, 070427, bekräftar Conny Larsson att Mattssons och Thorssons studie stämmer.

Nu framställer Banverkets protokoll i stället att de höga mätvärdena skulle vara helt naturligt för alla orter i slättbygd. SMHI gör dock tillägget att det gäller om de har ”motsvarande terräng”.

Conny Larsson har bekräftat per telefon att frågan om korregeringsfaktor aldrig var uppe på mötet. Conny Larsson är intresserad av fortsatta mätningar i Åkarp och är beredd att medverka som biträdande handledare för min doktorand John Wadbro.

Natten 3-4 juli vars mätresultat analyserats noga är inte den natt som hade mest inversion. Den natten nådde inversionsskiktet 10 m-nivån i 35-masten kl 24. Fem andra inversionsnätter analyserades. Genomsnittligt för dem nådde inversionsskiktet 10 m-nivån vid 35-masten redan kl 23. Den totala bullerförstärkningen i Åkarp vid kraftig inversion är därför sannolikt tydligt mer än 30 dB(A).	Ej kommenterat av ÅF-Ingemanssons	
Det är därför fel att använda Nordiska beräkningsmodellen för Åkarp utan speciell korrektion p g a den lokala meteorologin.	Motargumenterat	
Vid inversion understeg temperaturen på 10 m-nivån i 35-masten temperaturen vid 10 m i 700-masten med början ca kl. 23. Detta tyder på att kalluftskiktet vid 35-masten fortsatte att höjas även under efternatten, och att nedböjning av ljudvågorna sker från nivåer även högre än 10 m över marken. Detta är troligen förklaringen till att mellanliggande bebyggelse ej skärmar i den omfattning som kunde förväntas.	Ej kommenterat av ÅF-Ingemanssons	
Ekvivalentbullret under inversionsnatten 3-4 juli kl var kl 03-05 53 dBA vid 700-masten. 49 dBA är Tysklands ekvivalentbullerriktvärdet nattetid.	Ej kommenterat av ÅF-Ingemanssons	
Godstågens buller var under inversionsnatten 3-4 juli 60 – 65 dBA ekv för tågpassagera. Deras toppar, maxbullret, var regelmässigt över 65 dB(A), OBS på 700 m avstånd.	Accepterat av ÅF-Ingemanssons	
Antalet tågpassager med mer än 65 dB(A) maxbuller vid 700	Accepterat av ÅF-Ingemanssons	

masten var 14 st under natten 3-4 juli.		
Tågpassagera i Åkarpsstudien (14 st) varade 45-120 sekunder då bullret var över 55 dB(A) utomhus	Ej kommenterat av ÅF-Ingemanssons	
Riktvärdet 45 dB(A) utanför sovrumsfönster nattetid överstigs klart vid 700-masten för den utvärderade natten. (Mistraprojektet "Ljudlandskap för bättre hälsa" anger 42 dB utanför sovrumsfönster på glänt som gräns för "relativt ostörd sömn".)	ÅF-Ingemanssons hävdar att de boende inte kan kräva att de skall kunna sova med öppet fönster sommartid och därför måste acceptera buller över riktvärdet om de väljer att sova med öppet fönster. MISTRA-projektets rekommendation ej kommenterad, kom senare.	
Slutsatsen: Den nattetid ringa skärmningseffekten trots omfattande bebyggelse ger att det sannolikt är omöjligt att undvika ohälsosamma störningar med framtida trafik vid någon form av öppen lösning genom Åkarp.	Oenighet om fenomenet	
Även de uppmätta bullervärdena från E6 var höga på 1 km avstånd. E6 löper en lång sträcka på dels broar dels hög vägbank, varför bullret sprids relativt ohämmat över stora delar av samhället. Att avskärma motorvägen i det upphöjda läget är mycket svårt, helst bör den sänkas till marknivå för att bullerskärmar skall kunna arrangeras.	Ej kommenterat av ÅF-Ingemanssons	

6. Tor Kihlman 07-01-25

ÅF-Ingemanssons försöker tillbakavisa Tor Kihlmans yttrande 070125, att Nordiska beräkningsmodellen inte är tillämplig, med att det är baserat på Mattssons och Thorssons studie som de anser att SMHI har vederlagt med uttalandet att ljudutbredningen är typisk för öppet landskap. De säger dock inget om SMHIs tillägg "...samhällen i slättbygd **med motsvarande terräng**". De nämner heller inte SMHIs uttalande att "beräkningsmodellen underskattar förhållandena vid kraftig markinversion som de i Åkarp och liknande slättförhållanden". SMHI ger således mer stöd för Burlövs kommuns bevisning än Banverkets.

I skrivelsen refererar TK till sin förra skrivelse 050927 där han bl a framhåller en direkt felaktighet i Ingemanssons utredning att förnimmelseskillnader från hörnivåtest även skulle gälla skillnader i störning mellan olika ekvivalentnivåer. Han säger	Ej bemött i Banverkets komplettering.	
--	---------------------------------------	--

att "Skärbäcks resonemang rörande upplevelseskillnad när varaktigheten fördubblas är därför helt relevant".		
<p>Begreppet riktvärde har feltolkats (av BV) även lokala omständigheter skall vägas in. För Åkarp har TK tidigare nämnt som särskilda omständigheter att väga in:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Den stora trafikmängden som är betydligt högre än i de störningsundersökningar som ligger till grund för bedömning av subjektiv störning av järnvägsbuller. (Det saknas alltså empiriskt underlag för så här stora volymer) 2. Den höga andelen nattrafik 3. De speciella väderförhållandena 4. Det överlagrade vägtrafikbullret 	<p>Sten Ljungrens skrivelse (som ligger före Kihlmans) anføres fortfarande av ÅF-Ingemanssons för att vederlägga kommentarer 1 från Burlövs kommun angående de höga riktvärdena. Kihlmans vederlägger dock Ljungrens argumentering kring riktvärden.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ej bemött i Banverkets komplettering 2. Ej bemött i Banverkets komplettering 3. Se andra kommentarer 4. Har gjorts i kompletteringen, men utan korrigering för den särskilt omfattande bullerförstärkande kallufts bildningen. Buller från två källor upplevs mer störande än från en även om den totala exponeringen mot personerna är lika (Öhrström, från studie i Lerum). Här ger också Sten Ljungren i sin skrivelse visst stöd till Burlöv. 	
Studien av Mattsson o Thorsson ger ökad tyngd åt mina (TKs) slutsatser i det tidigare brevet från 050927:	ÅF-Ingemanssons anför att Mattssons och Thorssons utredning är vederlagd med det tvetydiga uttrycket från SMHIs protokoll att resultaten visar på förhållanden som är "typiska".	
Bullerutbredningen ligger under inversionsnätter betydligt över vad medvindsförhållanden skulle resulterat i	Ej tillbakavisat av ÅF-Ingemanssons. I stället bekräftat med deras egen kontrollberäkning.	
"Det finns mycket få exempel på liknande speciella ljudutbredningsförhållanden redovisade i litteraturen"	Ej kommenterat av ÅF-Ingemanssons	
Den Nordiska beräkningsmodellen blir därmed inte tillämplig	Tillbakavisas av ÅF-Ingemanssons	
Det är särskilt olyckligt att de ogynnsamma utbredningsförhållandena gäller nattetid där tågtrafiken med godståg är särskilt omfattande och under lugna förhållanden där bakgrundsljudet är lågt.	Ej kommenterat av ÅF-Ingemanssons	
"Min (TKs) tidigare bedömning från 2005-09-27 framstår som alltför försiktig."	Underförstått tillbakavisat	

7. Bullerförhållanden och kostnader, Skärbäck 070131

Professor Mattsson visade med sin första utredning 2005-06-27 att Åkarp har alldeles speciella väderförhållanden med exceptionellt mycket kallluftsbildning under lugna klara nätter, vilket ger mycket stor bullerförstärkning på långa avstånd från järnvägen. Denna utredning förteg Banverket i sin remissutgåva under hösten-vintern 2005, vilket är "undanhållande av relevant information i ärendet".	Ej bemött i Banverkets komplettering	
Mattssons information förtegs också i BVs tillåtlighetsansökan till Miljödepartementet våren 2006.	Ej bemött i Banverkets komplettering	
Banverkets andra argument mot inversionsproblem, att SMHI i sitt remissvar inte antydde något om ovanligt svåra inversionsförhållanden i Åkarp, är inte vederhäftigt eftersom Banverket förteg Mattssons utredning under remisstiden. Därför hade SMHI inte anledning att misstänka några oegentligheter.	Ej bemött i Banverkets komplettering	
De mätningar BV anför i sin tillåtlighetsansökan till Regeringen som belägg för att inversionsbullret nattetid inte är något problem är utförda under eftermiddagstid och ej nattetid, varför de inte är något bevis mot kallluftsbildning under natt.	ÅF-Ingemansson dementerar att dess värden skulle ses som ett argument för att nattbullret stämmer med det beräknade. ÅF-I säger att mätningarna bara är exempel på mätvärden. Slutsats: Därmed kvarstår att Banverket felaktigt i sin tillåtlighetsansökan till regeringen använt dessa dagvärden som bevisning att nattbullret inte avviker från det beräknade. ÅF-Is kontrollberäkningar i kompletteringen bevisar också att beräkningarna avviker från de verkliga med minst 12-22 dB(A).	
Nordiska beräkningsmodellen tar inte hänsyn till så speciella väderförhållanden som Mattssons & Thorssons rapport redovisar, varför Banverkets kalkylerade åtgärder för att inte skapa oacceptabla hälsorisker inte är tillräckliga.	Enda motbeviset ÅF-Ingemansson kan peka på är ett allmänt uttalande att Åkarps förhållanden är typiska. Att den uppmätta <u>omfattningen</u> av bullerförstärkning nattetid skulle vara typisk finns inget bevis för. Tvärtom visar Conny Larssons mätningar på 5 dB(A) lägre	

	bullervariationer under dygn än vad som uppmätts i Åkarp. Och ÅF-Ingemanssons kontrollberäkningar visar en underskattning på 12-22 dB(A).	
En viktig slutsats är att alternativen marknivå eller nedsänkt blir betydligt mycket dyrare än Banverket kalkylerat, om de över huvudtaget kan genomföras med hänsyn till bullrets ohälsorisker.	Ej motbevisat	
Det är ingalunda klarlagt huruvida dessa båda alternativ (markalternativ och nedsänkt) blir billigare än tunnel i slutändan, särskilt inte när hänsyn tas även till deras övriga merkostnader t ex för kompletterande väg- och broanläggningar.	Ej kommenterat. Fortfarande inte klarlagt vad som är billigast i slutändan, eftersom behovet av bullerbegränsande åtgärder för de öppna alternativen är underskattade.	

8. Birgitta Berglund (av ÅF-I kallad Firma Multima), Södra Stambanan Håstad-Arlöv tillåtlighetsprövning från Banverket, 07-02-04

Att gällande riktvärden för buller kommer att uppfyllas är ej trovärdigt pga för kort prognosperiod, 2020	Ej bemött i Banverkets komplettering	
Hänsyn har inte tagits till speciella markförhållanden som ger högre ohälsosamt buller under lugna klara nätter med avsevärda störningar på långt håll vid öppna lösningar.	ÅF-I hänvisar till deras kommentarer av Mattssons och Thorssons utredning på annat ställe	
Hänsyn har inte tagits till höghastighetståg som bullrar mer	Ej bemött i Banverkets komplettering	
Hänsyn har inte tagits till förväntad ökad vägtrafik	Ej bemött i Banverkets komplettering	
En koordinerad förändring av infrastruktur (vägar och järnvägar) skulle inte bara vara ekonomiskt försvarbar utan bör totalt sett leda till en betydligt bättre miljö	Kombinationslösningen är utredd och miljöförbättring är bekräftad, men om ekonomiska hållbarheten råder delade meningar, se andra kommentarer.	
Kombinationen med motorvägar i Åkarp gör att det inte existerar någon tyst sida. En tunnel i järnvägens nordöstra del skulle kunna lösa detta problem.	Ej bemött i Banverkets komplettering. Buller från två källor upplevs mer störande än från en även om den totala exponeringen mot personerna är lika (Öhrström, från studie i Lerum).	
Järnvägsstationerna mellan Malmö och Lund (Arlöv, Åkarp och Hjärup) har redan dubbelt så lång varaktighet av buller	ÅF-I motargumenterar att stationerna inte är en plats där man stadigvarande vistas som i en bostad. Att exponeringen	

från tåg som går igenom med hög bullernivå jämfört med nuvarande bullernivåer i t ex Lerum, Märstabanan, Södertälje Syd och Hallsberg-Frövi. Vid fler spår ökar (inte minskar) exponeringen och därmed också människors bullerstörning.	ökar ytterligare vid fler spår är inte kommenterat. Mot detta bör sägas att trafiken blir så intensiv – varannan minut passerar ett tåg med 90-100dB(A). Sådan mycket besvärande störning kommer således att inträffa flera gånger vid varje väntetillfälle. Det kan göra att många drar sig för att åka tåg och tar bilen i stället. Det motverkar kollektivtrafikens syften och sänker ekonomin. Så tätt högt buller på perronger finns det inga referenser för, mig veterligt. Problemet är klart underskattat, och kan bara lösas med 3-fackslösning.	
5-dB bonus Laeq,24h är enligt forskningsresultat ej tillämbart för höghastighetståg eller Maglevtåg och bör därför inte tillämpas för de boende längs järnvägen Malmö-Lund.	ÅF-I refererar att samma riktvärde gäller hela landet oavsett tågtyp.	
Ny miljö kvalitetsnorm i Miljöbalken fom jan 2005.	ÅF-I kommenterar att förordningen SFS 2004:675 gäller att första kartläggningen inte skall vara klar förrän 30 juni 2007, men inte vad BB menar att redan från januari 2005 gäller i Miljöbalken att ”det skall eftersträvas att omgivningsbuller inte medför skadliga effekter på människors hälsa”. Givetvis bör skadliga buller undvikas i nya projekt även om inte kartläggningen är klar.	
WHO:s riktvärde räknar med strängare krav kvällstid och betydligt strängare nattetid än Sveriges dygnsekvivalentvärde.	Ej bemött i Banverkets komplettering	
Överlagrat buller från motorvägarna skall inräknas vilket inte skett.	Har gjorts i kompletteringen, men utan korrigering för den särskilt omfattande bullerförstärkande kallluftsbildningen	
Särskilt känsliga grupper är barn (Dalslunds förskola 125 m från järnvägen och grundskolan 200 m) samt personer under rehabilitering (Alnarps rehabträdgård har för högt buller)	Ej bemött i Banverkets komplettering	
BB föreslår att BV går samman med VV och tar fram ett gemensamt förslag till en ekonomiskt och hälsomässigt hållbar förändring av infrastrukturen vad avser E6 och Södra	Har gjorts	

Stambanan Håstad-Arlöf.		
Försiktighetsprincipen bör tillämpas för att skapa åtminstone en "tyst" park med en tillräckligt lång tunnel. Det skulle vara hälsomässigt hållbart men också kunna visa sig vara ekonomiskt hållbart.	Ej bemött i Banverkets komplettering. I stället har argumentet stärkts ytterligare genom senaste tidens stressforskning och miljöpsykologisk forskning om sambandet hälsa/miljö	

Bilaga 10



LUND
UNIVERSITY

*GeoBiosphere Science Centre
Department of Physical Geography and
Ecosystems Analysis
Professor emeritus Jan O. Mattsson*

Komplement till utredning om inversionsförhållanden i Åkarp

I min utredning från 05-06-27 *Bedömning av lokala inversionsförhållanden i Åkarp* anges bl.a. antalet observationer av svag vind i kombination med ringa molnmängd, dvs meteorologiska förutsättningar för markinversion för den aktuella regionen. Det framhölls att bearbetat material dessvärre saknas för perioden maj--september. Inversionsförutsättningarna i fråga ansågs dock med säkerhet vara större under sommaren än under övriga årstider.

För att något belysa sommarhalvårets meteorologiska förutsättningar för markinversion inom regionen i stort har relativa frekvenser av antalet observationer av vindhastighet under 2 m/s för Malmö-Sturup 1995--2005 kl. 00, 03, 06 och 21 UTC-tid under sommaren (maj--september) jämförts med motsvarande frekvenser för övriga året (oktober--april). Sommargenomsnittet utgjorde 32,08 % och genomsnittet för övriga året 20,31 %. Kvoten sommargenomsnitt/övrigaåret-genomsnitt blir 1,58. Detta innebär att svagvindtillfällena i Sturup under sommarnatten är 58 % fler än under resten av årets nätter.

Då Sturup saknar molnmängdsdata för den aktuella perioden, har vi i stället granskat data härav för Falsterbo. Observationsterminerna och månaderna är de samma som för Sturup. De relativa frekvenserna av antalet observationer av molnmängd under 2/8 är i genomsnitt för sommaren 33,74 % och för övriga delen av året 23,67 %. Kvoten blir alltså 1,43, vilket innebär att tillfällena med ringa eller ingen molnmängd är 43 % fler än under resten av årets nätter.

Även om det ej varit möjligt att matcha vind- och molnmängdsdata mot varandra på det precisa sätt som i utredningen gjordes för Malmö-Bulltofta, antyder den här gjorda analysen, att situationer med ringa vindhastighet och samtidigt förekommande ringa molnmängd, alltså situationer med meteorologiska förutsättningar för markinversion, också torde vara betydligt större under sommaren än under resten av året. Ett rimligt antagande är att en genomsnittlig relativ frekvens av observationer med ringa vindhastighet i kombination med ringa molnmängd under sommarnatten i Åkarp kan vara förhöjd till samma storleksordning som för enbart observationer av svag vind respektive av ringa molnmängd, dvs i grova tal omkring 50 %. Detta skulle innebära att totala antalet observationer med gynnsamma förutsättningar för markinversion ökar från 10,8 % av totala antalet observationer nattetid (utredningen) till drygt 16 %. Förutsättningar för markinversion i Åkarp under sommaren skulle alltså finnas i

Address

Sölvegatan 12
SE-223 62 Lund
Sweden

Telephone secr. 046-222 40 27
Telephone 046-222 00 00

Telefax

046-222 40 11

E-mail

jan.mattsson@nateko.lu.se

Internet

<http://www.natgeo.lu.se>

genomsnitt minst något mer än en gång i veckan, men i realiteten sannolikt oftare, troligen i genomsnitt ett flertal gånger per vecka, eftersom ifrågavarande förutsättningar ej alltid inbegriper samtliga observationsterminer för respektive natt. Härtill kommer att för inversionsutbildning gynnsamma förhållanden kan ha kortvarigt förekommit mellan observationsterminerna och således ej noterats.

Lund 2005-12-07



Jan O. Mattsson

Bilaga 11



VÄGTRAFIKBULLER

– Projekt inom Miljösamverkan Skåne

Förslag från arbetsgruppen



MILJÖSAMVERKAN
SKÅNE

Inledning

Buller är ett utbrett miljö- och folkhälsoproblem och är den miljöstörning som berör flest antal människor i Sverige. Drygt 2 miljoner människor bedöms vara utsatta för trafikbuller som överskrider riksdagen riktvärden och i Skåne är problemet också stort. I det nationella miljökvalitetsmålet ”God bebyggd miljö” anges i delmål tre för buller att ”Antalet människor som utsätts för trafikbullerstörningar överskridande de riktvärden som riksdagen ställt sig bakom för buller i bostäder skall ha minskat med 5% till år 2010 jämfört med år 1998.”

Mot denna bakgrund har ett projekt inriktat på vägtrafikbuller prioriterats inom Miljösamverkan Skåne verksamhetsperioden 2008-2009. Huvudsyftet med projektet är att underlätta arbetet med vägtrafikbullerfrågor genom att ta fram ett kunskapsunderlag och en mall för hur man kan arbeta med dessa frågor.

Följande personer har medverkat i arbetsgruppen för Miljösamverkan Skånes projekt om Vägtrafikbuller:

- Maria Albin, Arbets- och miljömedicinska kliniken, Universitetssjukhuset Lund
- Jonas Ardö, GIS-Centrum Lunds Universitet
- Helene Blom (fd Sundberg), Lunds kommun
- Lars Robert Göranson, Vellinge kommun, ordförande i arbetsgruppen
- Magnus Hillberg, Malmö stad
- Andrea Hjärne Dalhammar, Malmö stad
- Martin Houmann, Vägverket region Skåne
- Emelie Jönsson, Landskrona kommun
- Kenneth Kallin, Eslövs kommun
- Peter Malmquist, Länsstyrelsen i Skåne län
- Christin Zackrisson, Malmö stad
- Göran Jansson, Länsstyrelsen i Skåne län/Miljösamverkan Skåne
- Bo Persson, Kommunförbundet Skåne/Miljösamverkan Skåne

Arbetsgruppen har tagit fram ett kunskapsunderlag om vägtrafikbuller som innehåller

- en medicinsk bakgrund om hälsoeffekter av vägtrafikbuller med uppgifter om trafikbullerstörning på kommunnivå,
- en inventering av vägtrafikbullerexponering bland Skånes kommuner,
- exempel på hantering av trafikbullerfrågor i samhällsplaneringen med lagstöd för att ta fram dels ett åtgärdsprogram mot vägtrafikbuller i befintliga miljöer och dels en trafikbullerpolicy för etablering av nya bostäder, vägar och gator,
- ett förslag på handlägningsrutin för klagomål på vägtrafikbuller, samt
- en juridikvägledning för vägtrafikbuller.

Målgruppen för kunskapsunderlaget är såväl verksamhetsutövare (väghållare) som samhällsplanerare och tillsynsmyndigheter. Förhoppningsvis kommer med detta material kunskapen och förmågan att arbeta med vägtrafikbuller att öka och i förlängningen av denna utveckling till att antalet trafikbullerutsatta människor minskar.

Information om Miljösamverkan Skåne samt detta och andra projekt finns på webbplatsen www.miljosamverkanskane.se. Där återfinns också denna rapport såväl som styrgruppens projektbeställning och projektbeskrivningen som ligger till grund för arbetet.

Miljösamverkan Skåne är ett samarbete mellan Länsstyrelsen i Skåne län, Kommunförbundet Skåne och Skånes kommuner. En huvuduppgift är att effektivisera tillsynen inom miljö- och hälsoskyddsområdet.

Innehållsförteckning

Trafikbuller som miljöhälsoproblem	5-10
Trafikbullerstörning i Skåne	11-22
Inventering av vägtrafikbuller i Skånes kommuner	23-29
Lathund för framtagande av trafikbullerpolicy för etablering av nya bostäder och vägar	31-44
Lathund för framtagande av åtgärdsprogram mot vägtrafikbuller i befintliga miljöer	45-50
Förslag på handläggningsrutin för klagomål på vägtrafikbuller	51-60
Juridikvägledning för vägtrafikbuller	61-83



Foto: Anders Ekström


MILJÖSAMVERKAN
SKÅNE

 **Universitetssjukhuset i Lund**
arbets- och miljömedicin

Trafikbuller som miljöhälso- problem (s 5-10)

Theo Bodin, med. kand.
Maria Albin, överläkare, docent

DEN NATIONELLA BILDEN

Beräkningar i Sverige visar att ca 2 miljoner invånare är utsatta för bullernivåer i hemmet från vägtrafik, tåg eller flyg som överskrider riktvärdet 55 dB LAeq, 24h (genomsnittsnivå under 24 timmar med sk A-vägning, där hänsyn tas till bullrets frekvenser vid fasad) [1]. Vägtrafikbuller är den helt dominerande bullerkällan och enligt SIKAS (Statens Institut för Kommunikationsforskning) prognoser kommer trafiken att öka med 23-29% till år 2020 jämfört med 2001 [2]. Enligt miljöhälsorapport 2009 är 14% av landets befolkning besvärade minst en gång per vecka av trafikbuller. Andelen är störst för vägtrafik (12%), men betydande även för tågbuller (3%) och flygbuller (3%). Andelen störda av

vägtrafikbuller har ökat med 40% sen 1999. Oljud från grannar är också en stor källa till störning, 9% av befolkningen upplever sig störda av ljud från grannar minst en gång per vecka [3]. Hur många personer som är utsatta för mer än en av dessa bullerkällor är inte känt.

STÖRNING AV BULLER

Det finns relativt starka dos-respons samband mellan bullernivå och utbredning av störningar bland befolkningen. Det är även känt från svenska och internationella undersökningar att störningsutbredningen vid samma bullernivå varierar kraftigt beroende på typ av buller [4]. T ex är ca 10-15% i en exponerad befolkningsgrupp mycket störda av buller från vägtrafik vid riktvärdesnivån LAeq,24h 55 dB. Andelen mycket störda av flygbuller vid samma bullernivå är ca 20-25%, medan andelen mycket störda av tågbuller endast uppgår till ca 5% vid LAeq 55 dB, 24h. Vid nivåer runt 65 dBA och uppåt är störningen ungefär lika för alla trafikslag. Inverkan på människors störningsupplevelse av samtidig exponering för buller från olika trafikslag är otillräckligt utforskat, men situationen förekommer på många håll i landet. Buller från trafik (vägtrafik, tåg och flyg) ger upphov till olika typer av störning och besvärsreaktioner. De vanligaste effekterna är samtalsstörningar, sömnstörningar och effekter på vila och avkoppling [5];

- I bostaden är de kritiska effekterna sömnstörningar, störd vila och återhämtning, störningsupplevelse och påverkan på möjligheten att samtala och uppfatta tal.
- Vid förskolor och skolor är de kritiska effekterna möjlighet att uppfatta tal, läsförståelse, upplevelse av att bli störd samt störd sömn under sömntimmen i förskolor. Troligen kan buller, särskilt då barngrupperna är stora och utformningen av lokalerna inte är optimala, även ge upphov till koncentrationssvårigheter, trötthet och stressreaktioner.
- I vårdhem och sjukhus är de kritiska effekterna att sömn och återhämtning störs.

KOMBINATIONER AV BULLER FRÅN OLIKA TRAFIKSLAG

Ett principiellt viktigt ställningstagande är hur en viss bullernivå skall bedömas om den härrör från flera trafikslag (t ex både tåg- och vägbuller) gentemot om den bara härrör från ett trafikslag. Nyare svensk forskning talar för att de negativa effekterna vid en given bullernivå är större då den genereras av mer än ett trafikslag och därför bör en strängare bedömning göras [6]. Andelen störda vid exponering för buller från ett trafikslag (vägtrafik eller tåg) vid nivån 56-60 dBA som 24-timmars ekvivalentnivå var omkring 35%, då exponeringen härrörde från två trafikslag (vägtrafik och tåg) var vid samma bullernivå andelen störda ca 45%, dvs 10% högre (se ovan). För en högre bullernivå (61-72 dBA) var skillnaden ännu större, ca 20%.

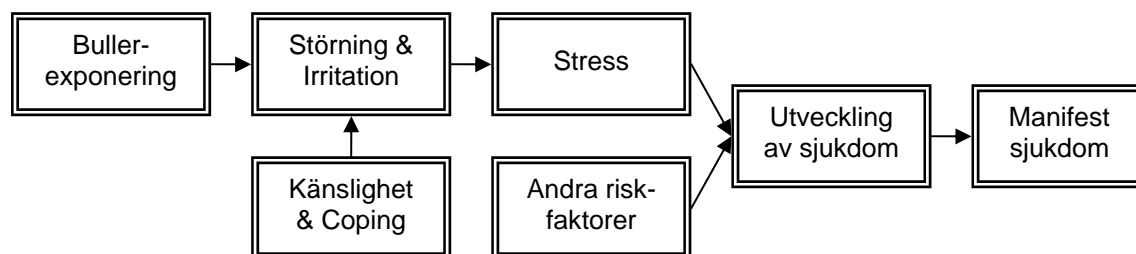
SJUK AV BULLER?

Flygbuller har studerats mest. Det har i flera studier visats vara förknippat med en ökad risk för blodtryckssjukdom och vid högre nivåer också en ökad risk för hjärtinfarkt.

Under senare år har det också kommit studier som talar för att även vägtrafikbuller ökar risken för blodtryckssjukdom [7-11]. Eftersom blodtryckssjukdom är vanligt förekommande i befolkningen (ca 10%), liksom exponering för vägtrafikbuller, medför även en begränsad ökning av risken en betydande sjukdomsburda. I en studie från Stockholm [10] ökade risken (justerad för ålder, bostadstyp, anställningsstatus, rökvanor) med 38% (95% konfidensintervall 6-80%) för varje 5 dB ökning av 24-timmarsekvivalentnivån. Studien talar för att sambandet mellan exponering och effekt är linjärt och att effekten uppträder vid lägre nivåer än man tidigare sett. För ekvivalentnivåer >55 dBA var risken signifikant förhöjd.

Nyligen kom en genomgång av tillgängliga studier som tittar på sambandet mellan vägtrafikbuller och kardiovaskulär sjukdom, t ex hjärtinfarkt och stroke. Resultaten visar på en ökad risk vid LAeq24h överstigande 60 dBA [7].

En svaghet i underlaget för riskbedömning är att flertalet studier bestämt nivån på bullerexponering och förekomsten av blodtryckssjukdom samtidigt, så kallade tvärsnittsstudier. Man har då inte kunnat följa någon orsakskedja eftersom man inte vet något om vare sig exponering eller blodtryckssjukdom före studien. Det finns dock olika förklaringsmodeller till hur buller skulle kunna orsaka sjukdom i cirkulationsorganen som något förenklat sammanfattas i figuren nedan. För en ingående redovisning hänvisar vi till Babisch 2001 [12].



Figur. Översiktlig modell för hur bullerexponering skulle kunna orsaka t ex blodtryckssjukdom och hjärtinfarkt.

TRIVSEL I BOSTADSOMRÅDET

Områden som är fria från trafikbuller och där naturljud kan höras är sannolikt viktiga för både själslig och kroppslig återhämtning. I expansiva områden där bebyggelsen förtätas är det därför viktigt att både skydda och anlägga sådana miljöer nära bostäder. Det är sannolikt särskilt viktigt i de områden där få människor har tillgång till egen trädgård.

TYST SIDA

Förtätningen av attraktiva storstadsområden gör att allt fler bostäder byggs i bullriga miljöer. De negativa effekterna av bullret kan minskas genom planlösningar som ger bostaden en tystare sida. Forskningsprojektet MISTRA (<http://www.soundscape.nu/program/ljudlandskap/ljudlandskap/slutrapportfas1sammanfattning.4.6b38234911d6cedb125800036086.html>) undersökte detta för lägenheter med minst en sida med $L_{Aeq,24h} = 46-53$ dB 2 m från fasad (logaritmiskt medelvärde 49 dB). De fann att störning av vila och återhämtning (stängt fönster) upplevs av ca 10% av befolkningen om det finns tillgång till tyst sida och ljudnivån, $L_{Aeq,24h}$, då den mest exponerade sidan är ca 55 dB. För bostäder med tillgång till tyst sida ökar antalet störda med ca 10% vid ökning av ljudnivån med 5 dB (t ex 30% vid 65 dB). För bostäder utan tillgång till tyst sida ökar andelen som störs under vila och återhämtning med nästan 15% när ljudnivån ökar med 5 dB (t ex 20% vid 55 dB och 45% vid 65 dB).

INLÄRNING OCH BARNS BETEENDE

Det finns en stor studie utförd i flera europeiska länder som visar att barns kognitiva prestation försämras vid exponering för framför allt flygbuller men även vägbuller [13].

KÄNSLIGA GRUPPER

Världshälsoorganisationens har givit riktlinjer för omgivningsbuller (tabell 1). I dokumentet lyfts särskilt två grupper fram som känsliga för buller. Förutom barn, vars inläring störs av buller anses äldre vara extra utsatta. I och med att ålderbetingad hörselnedsättning drabbar de flesta från 40 år och uppåt medför omgivningsbuller ökade och ibland stora svårigheter för dessa individer att uppfatta tal i t ex konversationer och TV [14, 15].

Tabell 1. WHO's riktlinjer för en god ljudmiljö

Miljö	Kritisk hälsoeffekt	Timmar	L_{Aeq}	L_{Amax}
Utomhus i bostadsområde	Allvarlig störning	Dag/kväll 16h	55	
	Moderat störning	Dag/kväll 16h	50	
Inomhus i bostad	Taluppfattning	Dag/kväll 16h	35	
Inomhus i sovrum	Sömnstörning	Natt 8h	30	45
Fasad sovrum*	Sömnstörning	Natt 8h (L_{natt})	40	
Klassrum	Taluppfattning	Skoltid	35	

*Reviderat 2009. Övriga riktlinjer från 2000

EFFEKTER AV OLIKA LJUDNIVÅER

De effekter på hälsa och välbefinnande som visats vid olika ljudnivåer sammanfattas i tabell 2.

Tabell 2. Effekter på hälsa och välbefinnande vid olika ljudnivåer

Ljudnivå (dB)	Effekt	Plats	Indikator
30 utomhus	Sömnstörning	Hem	Lnatt
42 utomhus	Irritation/störning	Hem	Ldygn
55 utomhus	Högt blodtryck	Hem	LAeq 16h
60 utomhus	Inlärning	Skola	LAeq 12h
60 utomhus	Hjärtinfarkt	Hem	LAeq 16h
70 inomhus	Hörselnedsättning	Fritid	LAeq 24h
75 inomhus	Hörselnedsättning	Arbete	LAeq 8h
80 inomhus	Högt blodtryck	Arbete	LAeq 8h

SAMHÄLLSKOSTNADER OCH TOTALA HÄLSOBE- LASTNINGEN FRÅN TRAFIKBULLER?

Som framgår av ovanstående är det ett mycket stort antal människor som utsätts för höga trafikbullernivåer, vilket dels innebär att det finns stora potentiella vinster att göra om detta begränsas, men också att en sådan begränsning kräver omfattande insatser både vad gäller fysisk planering och begränsning av buller vid källan.

Ett arbete pågår just nu inom WHO med att skatta sjukdomsburden (burden of disease) från exponering för samhällsbuller. Sådana beräkningar har publicerats för enskilda länder. I Belgien, som är betydligt mer tätbefolkat än Sverige har man uppskattat att buller står för ca 1,3% av den totala sjukdomsburden och 21,8% av den miljörelaterade sjukdomsburden. I bedömningen ingår inte nya rön om hjärtinfarkt [15]. I en dansk statlig rapport beräknas att 800 – 2200 personer i Danmark årligen läggs in på sjukhus på grund av den överrisk för högt blodtryck och hjärt-kärlsjukdom som vägtrafikbuller medför. 200 – 500 personer beräknas dö varje år av samma anledning [16].

Kostnaderna för störd nattsömn är troligen stora. En forskargrupp från Schweiz har i en studie med ett stort antal försökspersoner baserat på betalningsvillighet beräknat att en natts sömn utan buller är värd någonstans mellan 50 och 150 SEK beroende på störningens allvarlighet [17].

Det är även väl belagt att huspriser påverkas av bullernivåer. I Danmark har Miljöstyrelsen beräknat värdeminskningen för småhus till 1,2 – 1,6% per dB vilket innebär 24 000 – 32 000 kr per dB för en tvåmiljonersvilla [18].

Den totala kostnaden för buller i Sverige har uppskattats till 5 – 10 miljarder kronor per år, vilket skulle innebära 700 till 1300 miljoner kronor för Skåne, sett till andel av befolkningen [19]. Detta är ungefär lika stora kostnader som för trafikolyckor.

REFERENSER

1. Statistiska centralbyrån och Naturvårdsverket, Naturmiljön i siffror [Elektronisk resurs]. 6. utg. 2000, Stockholm: Statistiska centralbyrån (SCB) : Naturvårdsverket.
2. Transporternas utveckling till 2020. 2005, National Institute for Communication Analysis (SIKA).
3. Socialstyrelsen, Karolinska institutet. Institutet för miljömedicin, och Centrum för folkhälsa. Arbets- och miljömedicin, Miljöhälsorapport 2009. 2009, Stockholm: Socialstyrelsen.
4. Miedema, H.M. and C.G. Oudshoorn, Annoyance from transportation noise: relationships with exposure metrics DNL and DENL and their confidence intervals. *Environ Health Perspect*, 2001. 109: p. 409-16.
5. Öhrström, E., et al., Undersökning av hälsoeffekter av buller från vägtrafik, tåg och flyg i Lerums kommun. Rapport / Avdelningen för miljömedicin, Göteborgs universitet, [2005:1].
6. Ohrstrom, E., et al., Annoyance due to single and combined sound exposure from railway and road traffic. *Noise & Vibration Bulletin*, 2008: p. 275-87.
7. Babisch, W., Road traffic noise and cardiovascular risk. *Noise Health*, 2008. 10: p. 27-33.
8. Bjork, J., et al., Road traffic noise in southern Sweden and its relation to annoyance, disturbance of daily activities and health. *Scand J Work Environ Health*, 2006. 32: p.392-401.
9. de Kluizenaar, Y., et al., Hypertension and road traffic noise exposure. *J Occup Environ Med*, 2007. 49: p. 484-92.
10. Leon Bluhm, G., et al. Road traffic noise and hypertension. *Occup Environ Med*, 2007;64:122-6.
11. Bodin, T.A., et al , Road traffic noise and hypertension. *Environmental health*, 2009;8:38.
12. Babisch, W., et al., Increased catecholamine levels in urine in subjects exposed to road traffic noise: the role of stress hormones in noise research. *Environ Int*, 2001. 26: p. 475-81.
13. Stansfeld, S.A., et al., Aircraft and road traffic noise and children's cognition and health: a cross-national study. *Lancet*, 2005. 365(9475): p. 1942-9.
14. Berglund, B., Guidelines for Community Noise. 2000, World Health Organisation: Geneva.
15. WHO, Europe. Night noise guidelines för Europe. WHO 2009
16. Stassen, K.R., P. Collier, and R. Torfs, Environmental burden of disease due to transportation noise in Flanders (Belgium). *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 2008. 13(6): p. 355-358.
17. Vejstøjgruppen. Forslag till strategi for begrensning af vejtrafikstøj. [cited 2009 27th July]; Available from: <http://www2.mst.dk/udgiv/Publikationer/2003/87-7614-072-5/pdf/87-7972-073-3.pdf>.
18. Riethmuller, S., et al., Monetary value of undisturbed sleep. *Noise Health*, 2008. 10: p. 46-54.
19. Miljöstyrelsen. Hvad koster støj? [cited 2009 27th July]; Available from: <http://www2.mst.dk/udgiv/publikationer/2003/87-7972-568-6/pdf/87-7972-569-4.pdf>.
20. Etappmål för en god miljö. [Elektronisk resurs]. SIKA rapport, 2003:2. 2003, Stockholm: Statens institut för kommunikationsanalys. 115 s.

(Slut delrapport Trafikbuller som miljöhälsoproblem)



MILJÖSAMVERKAN
SKÅNE



Universitetssjukhuset i Lund
arbets- och miljömedicin

Trafikbullerstörning i Skåne (s 11-22)

En specialbearbetning av Folkhälsoenkäten 2008

Theo Bodin, med. kand.

Maria Albin, överläkare, docent

SAMMANFATTNING

Folkhälsoenkäten i Skåne 2008 besvarades av 28 198 personer. I denna studie fanns flera frågor om störning på grund av väg-, flyg och tågbuller. De svarande kunde dels uppge hur ofta de kände sig störda och hur ofta de hade problem att vila, sova och samtala på grund av buller. Vägtrafikbuller var den vanligaste orsaken till störning, följt av ljud från grannar, buller från tåg och flyg i fallande ordning. Var fjärde skåning anser sig vara störd av trafikbuller och var tionde får sin vila och avkoppling störd till följd av trafikbuller minst en gång per vecka. Störningsförekomsten varierade kraftigt mellan kommunerna. Tidigare studier har också visat att det finns stora individuella variationer i bullerkänslighet.

De viktigaste effekterna av trafikbuller är allmän störning, irritation och sömnproblem. Inlärningen påverkas för barn som utsätts för buller i skolmiljön och nya studier visar på ökad risk för hjärt- kärlsjukdomar.

PERSONERNA I STUDIEN

Folkhälsoenkäten 2008 (Rosvall m fl 2009) skickades ut till 53 600 personer folkbokförda i Skåne. Urvalsprocessen var stratifierad på kön och kommun och i vissa större kommuners även på stadsdel för att representativiteten skulle bli så god som möjligt. Av de tillfrågade svarade 28 198 personer, dvs 54,1% av bruttourvalet. Svarsfrekvensen varierade något mellan olika grupper och kommuner. Kvinnor svarade oftare än män, och höginkomsttagare oftare än låginkomsttagare. Invandrare, lågutbildade och ensamstående svarade i lägre utsträckning än svenskar, högutbildade och gifta. Enkäten innehöll 123 frågor om hälsa, livsstil och levnadsförhållanden. Här redovisas en specialbearbetning av enkäten med avseende på bullerstörning.

För jämförelse med siffror för riket har vidare en bearbetning gjorts av den nationella Miljöhälsoenkäten 2007 (Socialstyrelsen 2009b).

BULLERSTÖRNING

I folkhälsoenkäten fanns några frågor som rörde buller. Bland annat frågor om hur ofta man kände sig störd av buller från vägtrafik, tåg och flyg, samt frågor om hur ofta man upplevde problem att sova, vila och samtala på grund av buller. Frågorna finns i slutet av detta dokument. Frågorna är snarlika de frågor om frekvens av bullerstörning samt sömnproblem av buller som rekommenderats som miljöhälsoindikatorer av Socialstyrelsen. De senare har nyligen utvärderats mot bullerkartläggningar (Socialstyrelsen 2009a). En tydlig och systematisk koppling mellan trafikbullernivån (främst vägbuller) och störning sågs. Kopplingen fanns också, men var mindre tydlig, för sömnstörning.

RESULTAT

Den vanligaste störningen i Skåne som helhet är störning från vägtrafikbuller. Var fjärde skåning upplever sig störd av vägtrafikbuller minst en gång per vecka (Figur 1, Tabell 1). Störningsförekomsten varierar från 15% (Båstad) till 36% (Burlöv). En uppdelning på stadsdel inom Malmö kommun (Figur 5, Tabell 2), visar att i Södra Innerstaden rapporterar nästan varannan invånare (45%) störning av vägtrafikbuller, medan Oxie (16%) är i nivå med de kommuner som har lägst störningsförekomst.

Störning från tåg- och flygbuller är betydligt ovanligare (6,1% respektive 4,5%; Figur 3 och 4, Tabell 1).

Frågor om störd vila och avkoppling är viktigt för att utröna vilken påverkan den totala bullerexponeringen har för invånarnas hälsa och livskvalitet. Cirka var tionde skåning tycker att buller från någon eller flera källor stör återhämtning minst en gång per vecka (Figur 6, Tabell 3). Även här varierar förekomsten kraftigt mellan kommunerna (5 – 13%).

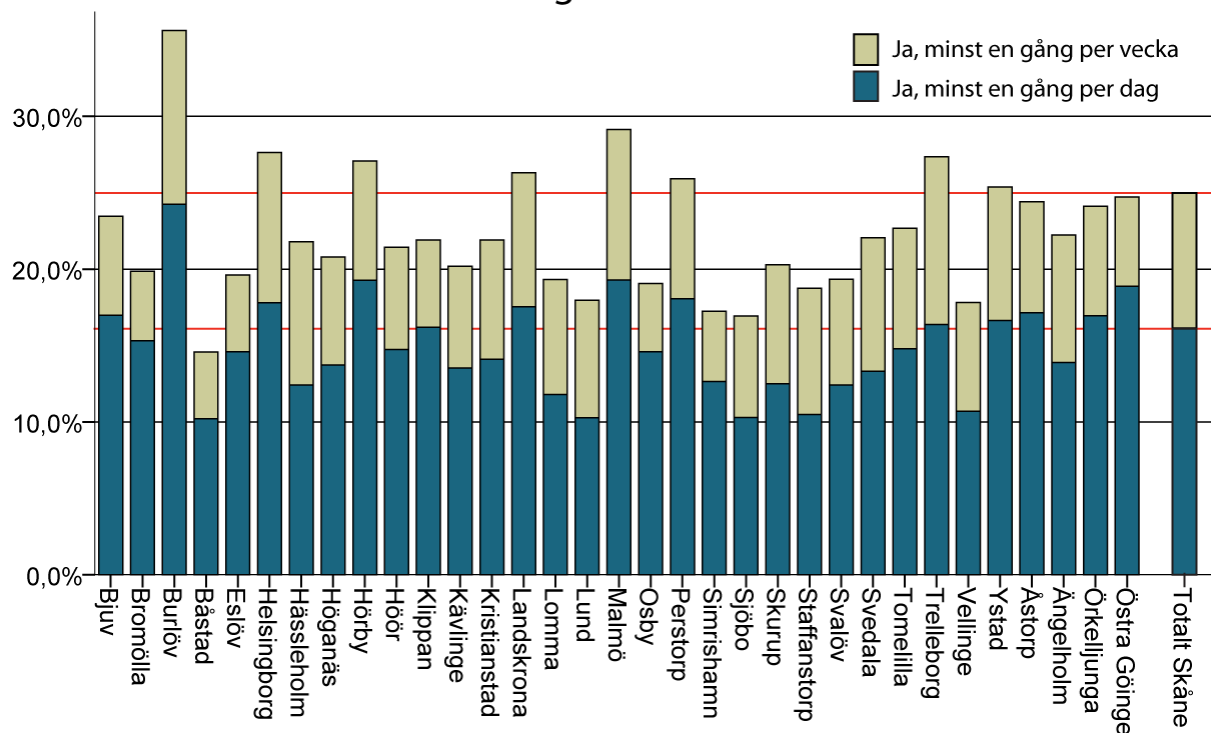
Baserat på riksgenomsnittet (13%) har 160 000 – 300 000 av Skånes 1,2 milj invånarna, dvs 13 – 25% skattats vara exponerade över de av riksdagen fastställda riktvärdena i bostaden, på arbetsplatsen, i skolor, vårdinrättningar mm (SWECO 2009).

En nyligen genomförd inventering av vägtrafikbuller i Skånes kommuner (Soundcon 2009) talar för att 21% av befolkningen skulle vara exponerade för vägtrafikbullernivåer överstigande ekvivalent ljudnivå 55 dBA. Uppskattningar kan också göras baserat på en modell där kommuntyp används som bas för att på nationell nivå beräkna antalet exponerade (WSP akustik 2009). Från denna skattas andelen exponerade över ekvivalent ljudnivå 55 dBA vara 18%, vilket inte är någon större skillnad. Beräkningarna för de enskilda kommunerna skiljer sig dock avsevärt. De har sammanställts med andelen invånare som i Folkhälsoenkät 2008 rapporterar störning från vägtrafikbuller (Tabell 4). Något klart mönster ses inte. Besvärsförekomsten är inte högre i de fem kommuner som skattats har en exponering över det viktade genomsnittet för Skåne.

Den nationella Miljöhälsoenkät som genomfördes 2007 besvarades av 25 851 personer, varav 1125 från Skåne (Mattsson m fl 2009). Bullerstörning var vanligt förekommande i hela landet. En specialbearbetning visar att i Skåne angav 13,1% att de under de senaste 3 månaderna störts minst 1 gång per vecka av vägtrafikbuller, motsvarande andel för övriga riket var 11,6%. Våldigt mycket/mycket störning under de senaste 12 månaderna rapporterades av 8,7% av de svarande i Skåne och 8,3% i övriga riket.

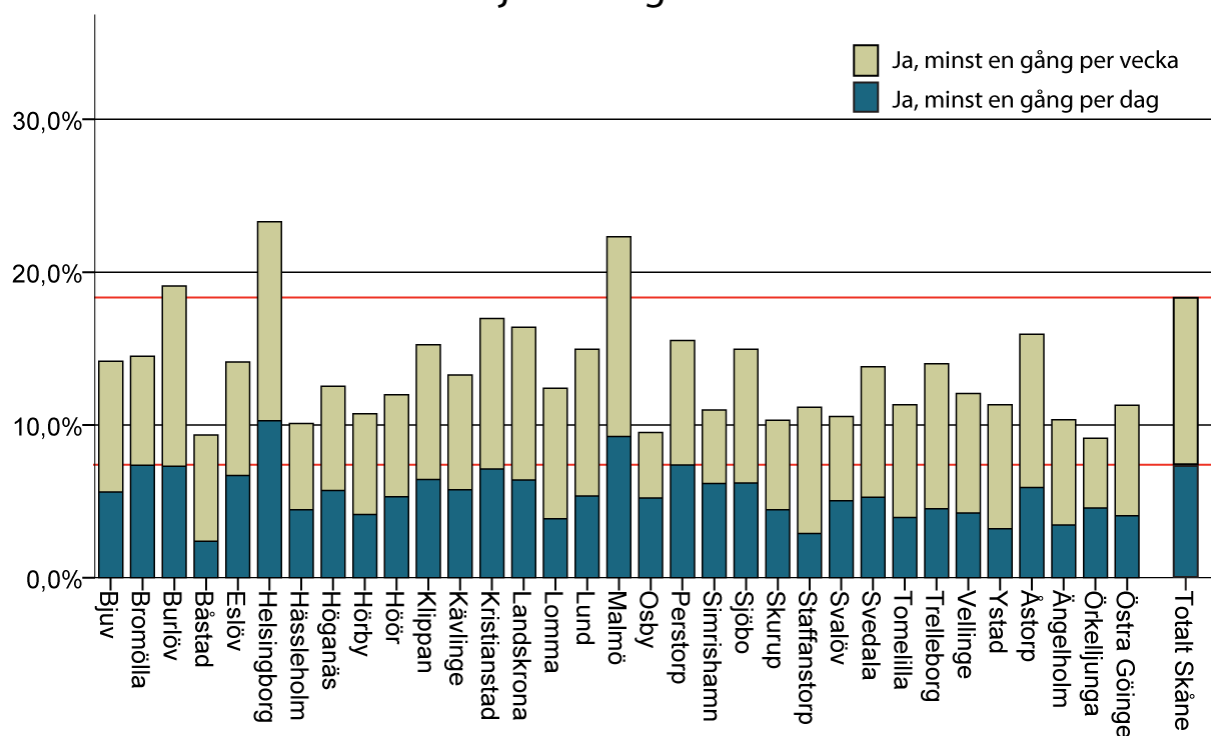
Liksom i Folkhälsoenkät 2008 fanns frågor om störning av dagliga aktiviteter i bostaden från trafikbuller, men något annorlunda formulerade. Vanligast är svårighet att sova med öppet fönster (varje vecka året runt/vissa delar av året: Skåne 7,9%, övriga riket 8,2%), följt av störning av vila och avkoppling (varje vecka året runt/vissa delar av året: Skåne 6,5%, övriga riket 5,9%). Besvärsförekomsten i Skåne ligger i detta material således på väsentligen samma nivå som i övriga landet.

Vägtrafikbuller



Figur 1. Andel av befolkningen i Skånes kommuner som rapporterar störning från vägtrafik (Folkhälsoenkäten 2008). Totalsiffran för Skåne är viktad för kommunstorlek. De röda linjerna indikerar genomsnittet i Skåne för att underlätta jämförelse mellan kommunerna.

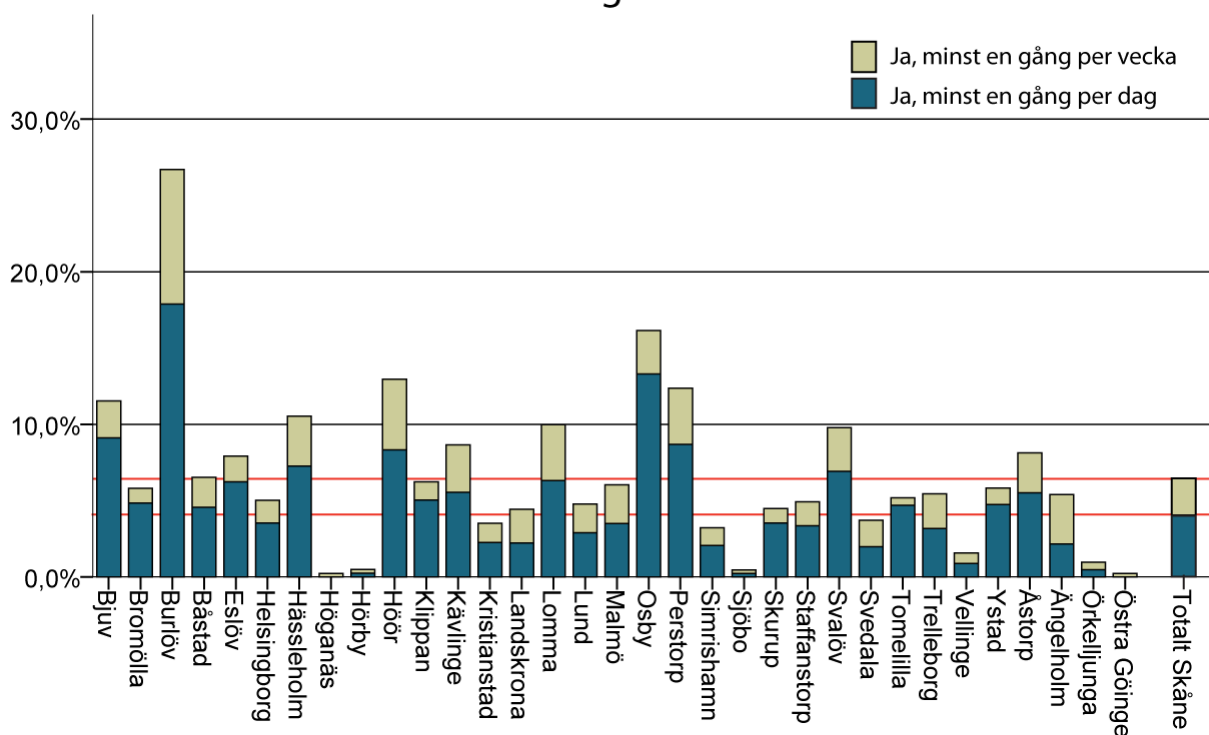
Ljud från grannar



Figur 2. Andel av befolkningen i Skånes kommuner som rapporterar störning av ljud från grannar (Folkhälsoenkäten 2008). Totalsiffran för Skåne är viktad

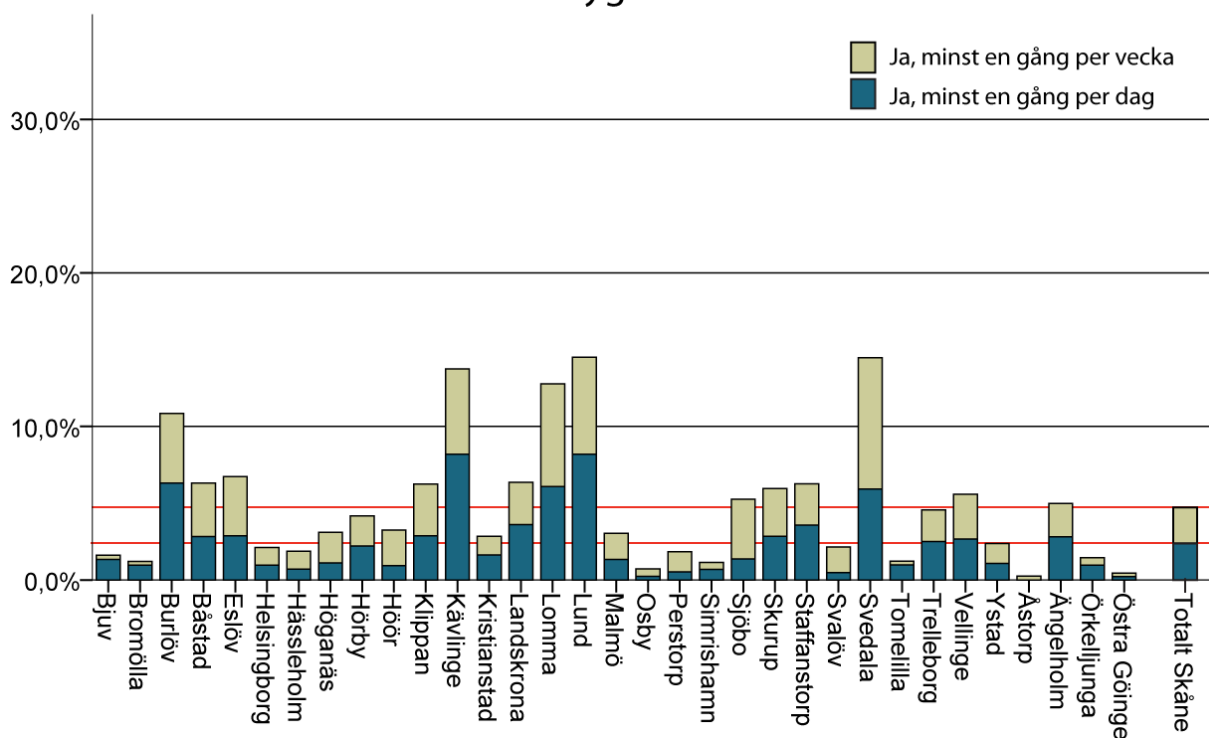
för kommunstorlek. De röda linjerna indikerar genomsnittet i Skåne för att underlätta jämförelse mellan kommunerna.

Tågbuller



Figur 3. Andel av befolkningen i Skånes kommuner som rapporterar störning från vägtrafik (Folkhälsoenkäten 2008). Totalsiffran för Skåne är viktad för kommunstorlek. De röda linjerna indikerar genomsnittet i Skåne för att underlätta jämförelse mellan kommunerna.

Flygbuller

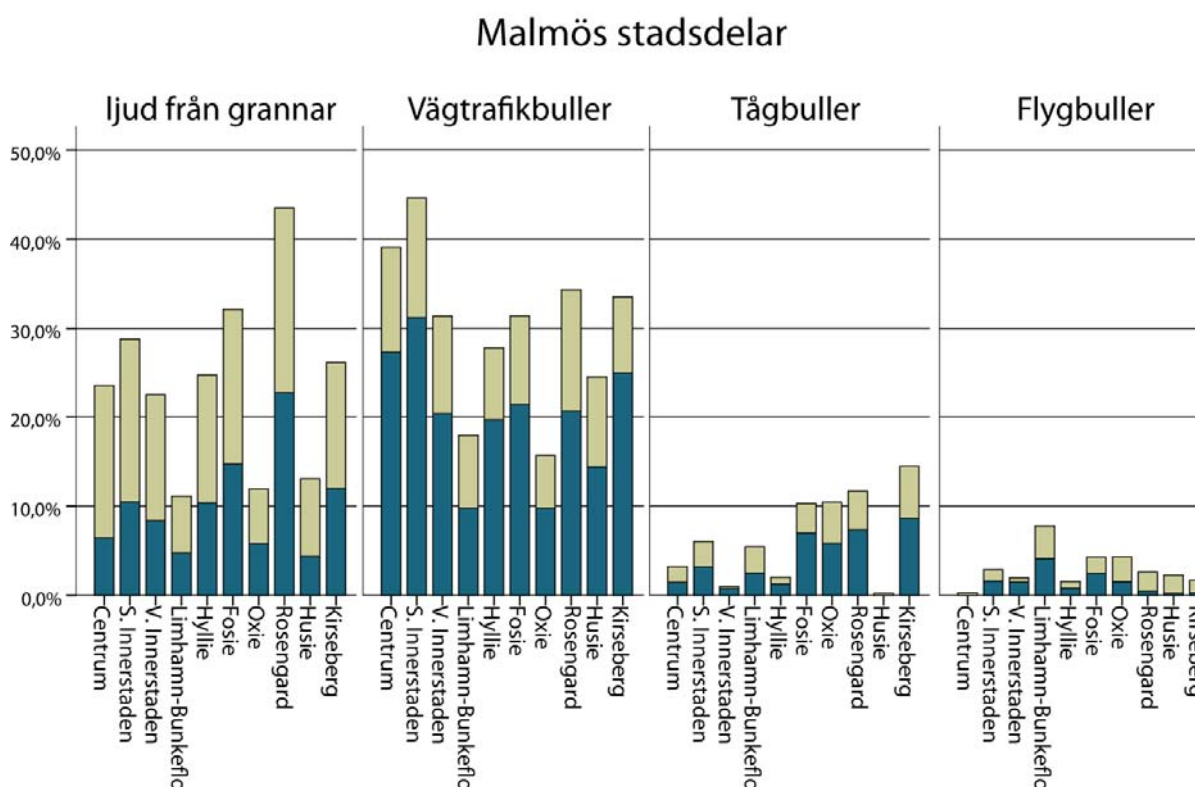


Figur 4. Andel av befolkningen i Skånes kommuner som rapporterar störning av flygbuller (Folkhälsoenkäten 2008). Totalsiffran för Skåne är viktad för kommunstorlek. De röda linjerna indikerar genomsnittet i Skåne för att underlätta jämförelse mellan kommunerna.

Tabell 1. Andel av befolkningen i Skånes kommuner som rapporterar störning av buller eller oljud från grannar, vägtrafik, tåg eller flyg. (Folkhälsoenkäten 2008). Totalsiffran för Skåne är viktad för kommunstorlek.

	Ljud från grannar (%)		Vägtrafikbuller(%)		Tågbuller (%)		Flygbuller (%)	
	Ja, minst en gång per dag	Ja, minst en gång per vecka*	Ja, minst en gång per dag	Ja, minst en gång per vecka*	Ja, minst en gång per dag	Ja, minst en gång per vecka*	Ja, minst en gång per dag	Ja, minst en gång per vecka*
Bjuv	5,60	8,60	17,00	6,50	9,10	2,40	1,30	0,30
Bromölla	7,40	7,10	15,30	4,50	4,80	1,00	1,00	0,20
Burlöv	7,30	11,80	24,20	11,40	17,90	8,80	6,30	4,50
Båstad	2,40	7,00	10,20	4,30	4,60	2,00	2,80	3,50
Eslöv	6,70	7,40	14,60	5,00	6,20	1,70	2,90	3,80
Helsingborg	10,30	13,00	17,80	9,80	3,50	1,50	1,00	1,20
Hässleholm	4,50	5,60	12,40	9,40	7,30	3,30	0,70	1,20
Höganäs	5,70	6,80	13,70	7,10	0,00	0,20	1,10	2,00
Hörby	4,10	6,60	19,30	7,80	0,20	0,20	2,20	2,00
Höör	5,30	6,70	14,70	6,70	8,30	4,60	0,90	2,30
Klippan	6,40	8,80	16,20	5,70	5,00	1,20	2,90	3,40
Kristianstad	7,10	9,80	14,10	7,80	2,30	1,30	1,60	1,20
Kävlinge	5,80	7,50	13,50	6,70	5,50	3,10	8,20	5,50
Landskrona	6,40	10,00	17,50	8,80	2,20	2,20	3,60	2,80
Lomma	3,90	8,50	11,80	7,50	6,30	3,70	6,10	6,70
Lund	5,40	9,60	10,30	7,70	2,90	1,90	8,20	6,30
Malmö	9,20	13,10	19,30	9,80	3,50	2,50	1,30	1,70
Osby	5,20	4,30	14,60	4,50	13,30	2,90	0,20	0,50
Perstorp	7,40	8,20	18,10	7,90	8,70	3,70	0,50	1,30
Simrishamn	6,20	4,80	12,60	4,60	2,10	1,10	0,70	0,50
Sjöbo	6,20	8,70	10,30	6,60	0,20	0,20	1,40	3,90
Skurup	4,40	5,90	12,50	7,80	3,50	0,90	2,90	3,10
Staffanstorps	2,90	8,30	10,50	8,30	3,40	1,60	3,60	2,70
Svalöv	5,00	5,50	12,40	6,90	6,90	2,90	0,50	1,70
Svedala	5,30	8,60	13,30	8,70	2,00	1,80	5,90	8,60
Tomelilla	3,90	7,40	14,80	7,90	4,70	0,50	1,00	0,20
Trelleborg	4,50	9,50	16,40	11,00	3,20	2,30	2,50	2,10
Vellinge	4,20	7,80	10,70	7,10	0,90	0,70	2,70	2,90
Ystad	3,20	8,10	16,60	8,70	4,70	1,10	1,10	1,30
Åstorp	5,90	10,00	17,10	7,30	5,50	2,60	0,00	0,30
Ängelholm	3,40	6,90	13,90	8,30	2,20	3,20	2,80	2,20
Örkelljunga	4,60	4,60	16,90	7,20	0,50	0,50	1,00	0,50
Östra Göinge	4,10	7,20	18,90	5,80	0,00	0,20	0,20	0,20
Totalt viktat Skåne	7,2	10,8	16,0	8,8	3,9	2,2	2,2	2,3

* Andel som besvarat fråga om störning med alternativet ”Ja, minst en gång per vecka”. För att beräkna den totala andelen som är störda minst en gång i veckan ska resultatet adderas med dem som svarat ”Ja, minst en gång per dag”

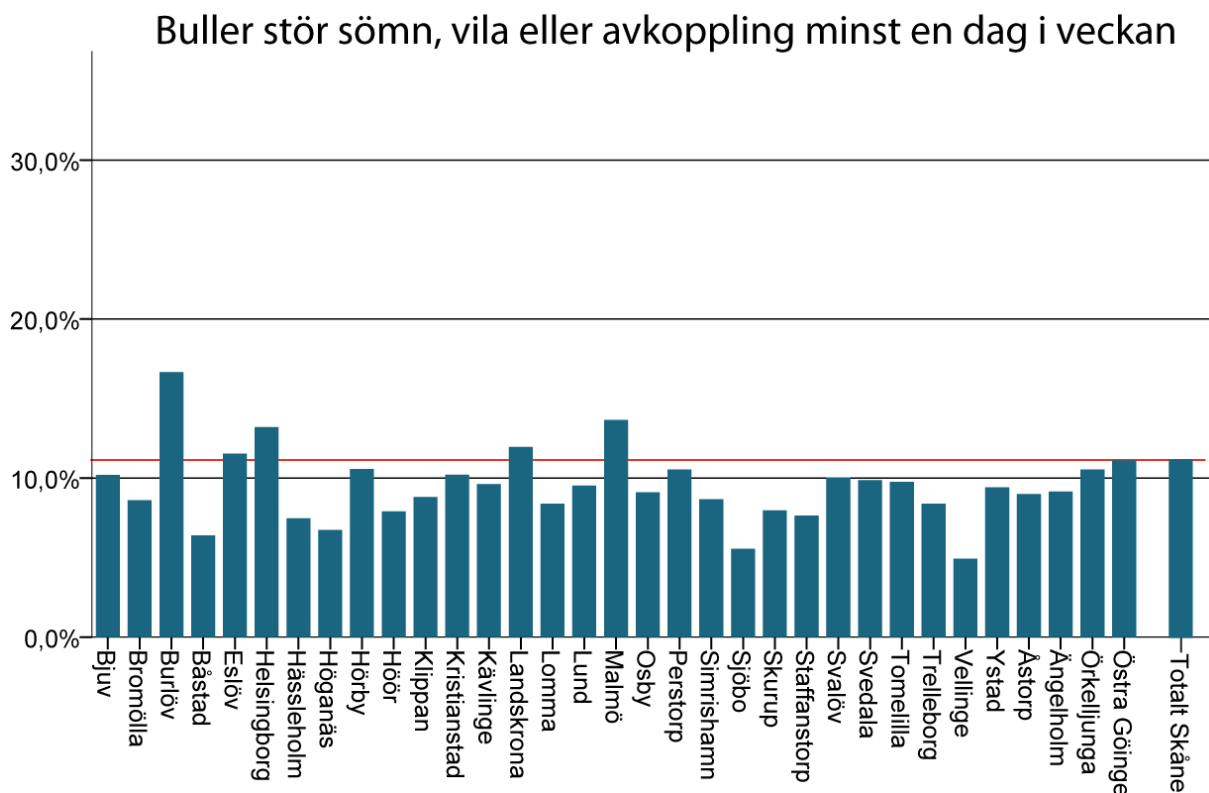


Figur 5. Andel av befolkningen i Malmö som rapporterar störning av ljud från grannar, vägtrafik, tågtrafik eller flygtrafik. Resultaten redovisas uppdelade på stadsdel (Folkhälsoenkäten 2008).

Tabell 2. Andel av befolkningen (%) i Malmö som rapporterar störning av ljud från grannar, vägtrafik, tågtrafik eller flygtrafik (Folkhälsoenkäten 2008). Resultaten redovisas uppdelade på stadsdel.

	Ljud från grannar		Vägfrikbuller		Tågbuller		Flygbuller	
	Ja, minst en gång per dag	Ja, minst en gång per vecka*	Ja, minst en gång per dag	Ja, minst en gång per vecka*	Ja, minst en gång per dag	Ja, minst en gång per vecka*	Ja, minst en gång per dag	Ja, minst en gång per vecka*
Centrum	6,4	17,2	27,3	11,8	1,5	1,8	0,0	0,3
S. Innerstaden	10,4	18,4	31,2	13,4	3,2	2,9	1,6	1,3
V. Innerstaden	8,3	14,2	20,3	11,0	0,7	0,2	1,5	0,5
Limhamn-Bunkeflo	4,8	6,3	9,8	8,2	2,5	2,9	4,1	3,7
Hyllie	10,4	14,4	19,6	8,2	1,3	0,8	0,8	0,8
Fosie	14,7	17,4	21,3	10,1	6,9	3,3	2,4	1,8
Oxie	5,8	6,1	9,7	5,9	5,8	4,6	1,5	2,8
Rosengård	22,8	20,7	20,6	13,7	7,3	4,3	0,4	2,2
Husie	4,4	8,6	14,4	10,2	0,0	0,2	0,2	2,0
Kirseberg	12,0	14,2	25,0	8,5	8,6	5,8	0,3	1,4
Totalt Malmö	9,2	13,1	19,3	9,8	3,5	2,5	1,3	1,7

* Andel som besvarat frågan om störning med alternativet "Ja, minst en gång per vecka". För att beräkna den totala andelen som är störda minst en gång i veckan ska resultatet adderas med dem som svarat "Ja, minst en gång per dag"



Figur 6. Andel av befolkningen i Skånes kommuner som rapporterar att deras sömn, vila eller avkoppling störs av buller från vägtrafik, tåg eller flyg minst en gång i veckan (Folkhälsoenkäten 2008). Totalsiffran för Skåne är viktad för kommunstorlek. Den röda linjen indikerar genomsnittet i Skåne för att underlätta jämförelse mellan kommunerna.

Tabell 3. Andel av befolkningen (%) i Skånes kommuner som rapporterar att deras sömn, vila eller avkoppling störs av buller från vägtrafik, tåg eller flyg minst en gång i veckan (Folkhälsoenkäten 2008). Totalsiffran för Skåne är viktad för kommunstorlek.

	Vanligt samtal störs		Vila/avkoppling störs		Svårt att somna		Blir väckt	
	Ja, minst en gång per dag	Ja, minst en gång per vecka*	Ja, minst en gång per dag	Ja, minst en gång per vecka*	Ja, minst en gång per dag	Ja, minst en gång per vecka*	Ja, minst en gång per dag	Ja, minst en gång per vecka*
Bjuv	0,80	1,40	2,20	3,80	2,50	2,50	3,30	3,80
Bromölla	0,20	0,70	2,60	3,60	1,70	3,30	2,40	2,10
Burlöv	2,30	2,80	5,90	6,70	3,80	5,10	3,30	4,80
Båstad	0,90	0,90	2,20	3,30	1,80	1,80	1,30	2,20
Eslöv	1,20	2,40	3,60	5,00	1,70	2,90	2,90	3,60
Helsingborg	1,10	1,40	3,70	5,70	3,30	4,80	3,00	5,10
Hässleholm	1,20	1,40	3,00	2,10	1,40	2,60	1,60	1,60
Höganäs	0,20	1,60	2,20	3,60	1,30	0,90	1,60	2,50
Hörby	1,00	0,70	3,40	4,90	2,70	2,70	2,40	2,90
Höör	1,80	2,10	4,20	2,80	1,80	2,10	1,90	2,60
Klippan	1,20	1,20	2,90	3,60	2,10	3,10	1,00	3,80
Kristianstad	0,90	0,90	3,10	4,50	2,00	3,20	2,30	3,60
Kävlinge	1,30	1,10	4,20	3,30	1,60	1,30	2,00	1,80
Landskrona	1,70	1,70	3,00	5,20	2,50	5,20	2,50	4,10
Lomma	1,60	1,00	2,40	4,10	1,20	2,40	2,20	2,20
Lund	1,10	1,00	3,10	4,30	1,50	2,70	2,00	3,20
Malmö	1,30	1,40	4,70	6,20	2,90	4,90	2,70	4,90
Osby	1,20	1,00	4,30	1,20	2,90	3,30	2,40	3,80
Perstorp	2,10	1,30	2,90	4,20	1,00	5,00	1,80	4,40
Simrishamn	1,40	1,20	3,00	2,80	1,60	2,80	2,30	4,00
Sjöbo	0,20	0,70	0,50	3,00	0,70	2,30	0,50	2,50
Skurup	0,70	1,40	2,60	3,00	0,50	2,80	1,20	3,30
Staffanstorps	0,90	1,10	2,00	3,40	1,60	1,60	1,30	2,20
Svalöv	2,10	1,00	2,10	5,20	1,40	4,10	1,20	3,60
Svedala	0,40	1,50	4,10	4,10	2,00	2,90	2,60	2,40
Tomelilla	1,50	1,00	3,20	3,20	2,00	2,20	2,20	3,70
Trelleborg	0,70	1,60	2,70	3,60	1,40	3,20	1,10	2,50
Vellinge	0,70	0,20	2,20	1,80	0,70	1,30	0,70	1,10
Ystad	1,10	1,30	3,40	3,20	2,30	2,30	1,90	3,80
Åstorp	1,00	1,30	2,60	2,60	2,30	3,30	2,10	3,90
Ängelholm	0,40	1,30	2,20	3,70	2,60	2,60	1,70	5,00
Örkelljunga	1,70	1,70	4,50	2,90	2,60	4,10	2,40	4,80
Östra Göinge	1,10	0,50	4,80	3,20	3,90	3,20	4,80	2,70
Totalt viktat Skåne	1,20	1,40	3,70	5,10	2,50	3,90	2,50	4,00

* Andel som på fråga om störning svarat alternativet ”Ja, minst en gång per vecka”. För att beräkna den totala andelen som är störda minst en gång i veckan ska resultatet adderas med de som svarat ”Ja, minst en gång per dag”

Tabell 4. Andel i befolkningen i Skånes kommuner som skattats vara exponerade för vägtrafikbuller över 55 dbA av Soundcon (2009) respektive WSP (2009), samt andel som rapporterar störning från vägtrafikbuller (Folkhälsoenkät 2008). Kommunerna har rangordnats efter andel exponerade enligt Vägverkets beräkningar.

	Andel exponerade över 55 dbA (%)		Störda (%)		Ja, minst en gång per vecka*
	Soundcon	WSP*	Störda, totalt	Ja, minst en gång per dag	
Malmö	45	27	29,1	19,30	9,80
Svalöv	28	15	19,3	12,40	6,90
Simrishamn	24	15	17,2	12,60	4,60
Båstad	22	15	14,5	10,20	4,30
Tomelilla	21	15	22,7	14,80	7,90
Totalt väktat Skåne	21	18	24,8	16,0	8,8
Hörby	20	15	27,1	19,30	7,80
Hässleholm	19	16	21,8	12,40	9,40
Höganäs	18	15	20,8	13,70	7,10
Sjöbo	17	15	16,9	10,30	6,60
Trelleborg	17	16	27,4	16,40	11,00
Östra Göinge	17	15	24,7	18,90	5,80
Osby	16	15	19,1	14,60	4,50
Perstorp	16	14	26,0	18,10	7,90
Ängelholm	16	16	22,2	13,90	8,30
Örkelljunga	16	14	24,1	16,90	7,20
Klippan	14	15	21,9	16,20	5,70
Åstorp	14	15	24,4	17,10	7,30
Bjuv	13	15	23,5	17,00	6,50
Helsingborg	13	16	27,6	17,80	9,80
Landskrona	13	16	26,3	17,50	8,80
Skurup	13	15	20,3	12,50	7,80
Ystad	13	16	25,3	16,60	8,70
Bromölla	12	14	19,8	15,30	4,50
Lund	12	16	18,0	10,30	7,70
Staffanstorps	12	15	18,8	10,50	8,30
Höör	11	15	21,4	14,70	6,70
Kristianstad	11	16	21,9	14,10	7,80
Kävlinge	11	16	20,2	13,50	6,70
Vellinge	11	16	17,8	10,70	7,10
Eslöv	9	16	19,6	14,60	5,00
Svedala	6	15	22,0	13,30	8,70
Burlöv	4	15	35,6	24,20	11,40
Lomma	3	15	19,3	11,80	7,50

* Skattning av antal exponerade baserat på kommungrupp enl modell utarbetad av WSP. Kommunerna har klassats enl följande: Malmö: 1: Helsingborg, Lund, Kristianstad: 3; Hässleholm, Trelleborg, Landskrona, Ängelholm, Vellinge, Eslöv, Kävlinge, Ystad: 7; Bromölla, Örkelljunga, Perstorp: 8; Övriga: kommungrupp 9.

DISKUSSION

Att vara störd av buller i bostaden dagligen eller varje vecka är vanligt i de flesta av Skånes kommuner. I genomsnitt var fjärde skåning rapporterar detta. I särskilt utsatta kommuner/kommundelar är det var tredje till varannan person. Värst utsatta är de större städerna samt orter med mycket genomfartstrafik.

Förutom allmän störning och störning av dagliga aktiviteter, har exponering för trafikbuller visats påverka inlärningen för barn som utsätts för buller i skolmiljön och nya studier visar på ökad risk för hjärt- kärlsjukdomar.

Bullerkänslighet har stora individuella variationer. Grannar utmed samma gata kan därmed uppfatta vägtrafikbullret väsentligen olika och klagomål på buller kommer därför att finnas, även vid låga exponeringsnivåer.

Vid undersökning av stora grupper har man ändå visat att det finns tydliga samband mellan exponeringsnivå för trafikbuller och andelen som rapporterar störning.

Skattningarna av hur stor andel av Skånes befolkning som utsätts för vägtrafikbuller överstigande ekvivalent ljudnivå 55dBA är osäkra, särskilt när de bryts ner på kommunnivå. Detta illustreras dels av stora skillnader i den skattade andelen mellan olika bedömare, dels av en dålig överensstämmelse mellan andelen som rapporterar störning och exponeringsskattningen. Malmö stads detaljerade bullerutredning 2008 bedömde antalet boende exponerade >55 dBA ekvivalent ljudnivå till 125 000 (45%; Miljöhälsorapport för Malmö 2008), medan den modell som utgår från kommuntyp (WSP Akustik) ger en skattning på endast 27%. Störning från vägtrafikbuller är vanligast förekommande i Burlövs kommun (36%), men kommunen rankas bland de som har lägst andel exponerade.

I enlighet med EUs bullerdirektiv har större städer redan, eller kommer inom en snar framtid att genomföra, bullerkartläggningar. Ur miljömedicinsk synpunkt är det väsentligt att göra detta också för mindre orter med mycket genomfartstrafik. Det är också angeläget att följa förekomsten av bullerstörning. Särskilt angeläget är det eftersom trafikarbetet, fr a vägtrafiken, har ökat mer i Skåne än snittet för riket under 2000-talet. Nationellt förväntas en fortsatt ökning av persontransporterna (framför allt biltrafik) med 27% och gods- trafik 20% under perioden 2005-2020. Skriver man fram trenden för Skåne skulle ökningen bli större (SWEKO 2009). Ett kraftfullt arbete på olika nivåer kommer att krävas för att inte detta skall få betydande negativa hälsokonsekvenser.

REFERENSER

Mattson K, Albin M, Mikoczy Z, Jakobsson K. Miljö och hälsa 2009. Rapport för Skåne, Blekinge, Halland och Kronobergs län. Rapport från Arbets- och miljömedicin i Lund, 2009.

Miljöhälsorapport för Malmö. Arbets- och miljömedicin Lund och Malmö stad. Malmö 2008.

Rosvall M, Grahn M, Modén B, Merlo J (redaktörer). Hälsoförhållanden i Skåne. Folkhälsoenkät Skåne 2008. Region Skåne, Malmö, 2009 (<http://www.skane.se/upload/Webbplatser/UMAS/VERKSAMHETER/UMAS/Socialmedicin/09-dokument/fh-08-rapport-v3.pdf>)

Socialstyrelsen. Validering av miljöhälsoindikatorer för buller. Socialstyrelsen, Stockholm 2009a. (<http://www.socialstyrelsen.se/publikationer2009/2009-126-159>)

Socialstyrelsen. Miljöhälsorapport 2009. Västerås 2009b.

Soundcon. Inventering av vägtrafikbuller i Skånes kommuner. Projektrapport 2009-10-22.

SWECO Infrastructure AB. Miljötillståndet i Skåne 2009. Underlag för miljöbedömning av den regionala planen för transportinfrastruktur år 2010-2021.

WSP Akustik. Uppskattning av antalet exponerade för väg-, tåg- och flygtrafikbuller överstigande ekvivalent ljudnivå 55dBA. Rapport till Naturvårdsverket 2009-11-06. WSP Stockholm 2009.

(Slut delrapport Trafikbullerstörning i Skåne)



Foto: Daniel Skog



Inventering av vägtrafikbuller i Skånes kommuner (s 23-29)

Sammanställning av enkätsvar

Rapporten är framställd av Torbjörn Appelberg, Soundcon AB, och finns även att tillgå i sin helhet hos Vägverket Skåne.

1. BAKGRUND OCH SYFTE

Inom Miljösamverkan Skåne pågår ett projekt om vägtrafikbuller. Huvudsyftet med projektet är att underlätta arbetet med vägtrafikbullerfrågor och därvid ta fram ett kunskapsunderlag och en mall hur man kan arbeta med dessa frågor.

Som en del av projektet ingår att uppdatera kunskapsunderlaget beträffande trafikbullerexponering från det kommunala vägnätet i Skånes kommuner. Med anledning av detta har en enkät skickats ut till samtliga Skånes kommuner för

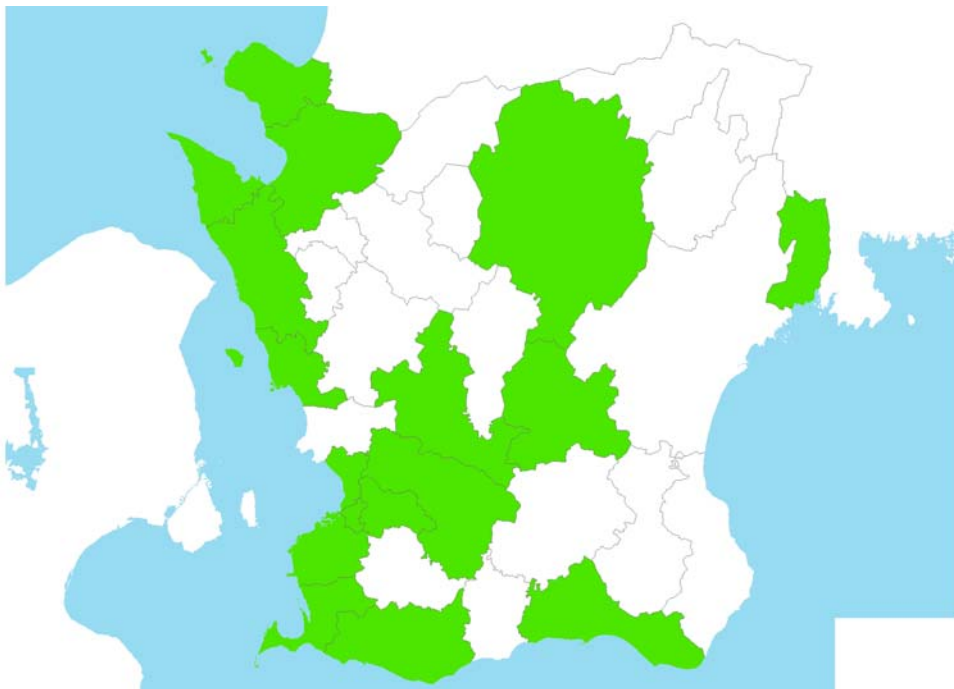
att samla in uppgifter angående arbete med bullerinventeringar, åtgärdsplaner, trafikbullerexponering mm.

Denna rapport syftar till att sammanställa svaren på den utskickade enkäten.

2. SVARSFREKVENNS

Enkäten har skickats ut till regionens miljökontor inom alla kommuner. Mottagaren uppmanades att fylla i enkäten, eventuellt i samarbete med trafikansvarig.

Svar har endast inkommit från ca hälften av alla kommuner. Av totalt 33 kommuner har svar inkommit från 17 kommuner.



Figur 1. Svarsfrekvensen hos kommunerna. Kommuner i grönt har svarat på enkäten.

Följande kommuner har svarat på enkäten:

Burlöv	Landskrona
Bromölla	Lund
Båstad	Malmö
Eslöv	Staffanstorps
Helsingborg	Trelleborg
Hässleholm	Vellinge
Höganäs	Ystad
Hörby	Ängelholm
Lomma	

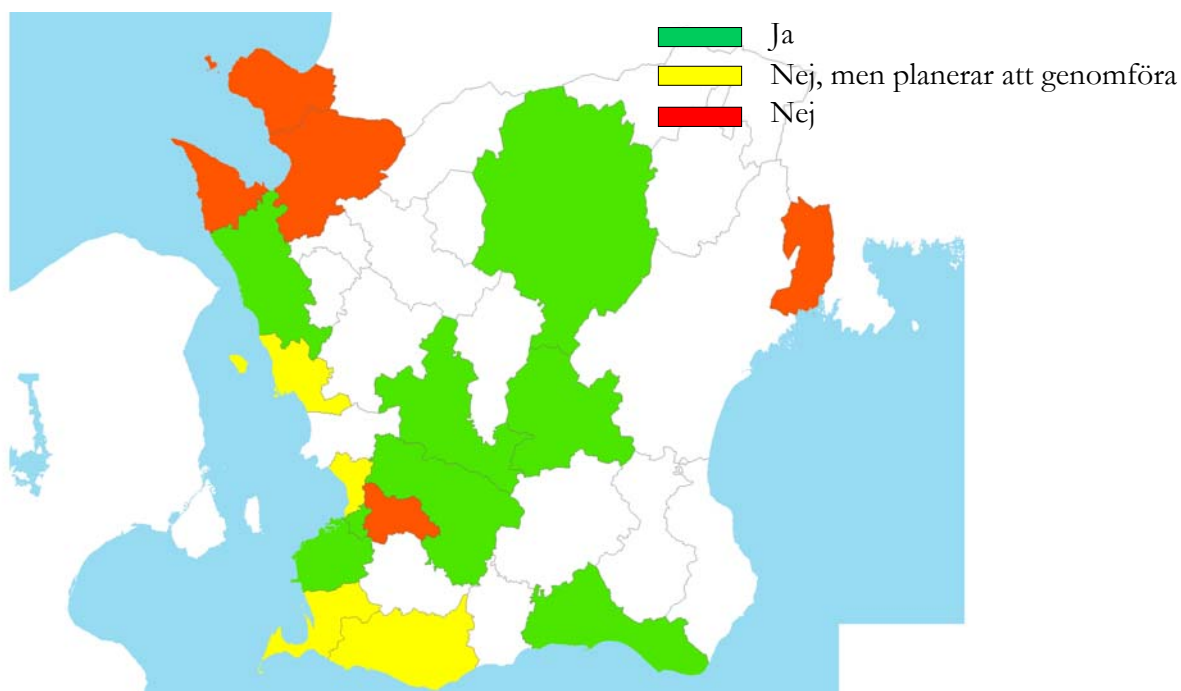
Uppgifterna i enkätsvaren skiljer sig relativt mycket mellan kommunerna. Några kommuner har svarat mycket detaljerat och även bifogat övrigt såsom trafikinformation och bullerinventeringar. Några kommuner har endast svarat på ett par frågor.

Bilaga 1 – Enkäten

Bilaga 3 – Sammanställning - antal utsatta över 55 dBA i Skåne län (se även tabell 4 i det föregående avsnittet om trafikbuller i Skåne)

4. FRÅGA 1 – BULLERINVENTERING

Har Ni genomfört en bullerinventering?



Figur 2. Figuren visar vilka kommuner som genomfört bullerinventeringar.

4.1 Slutsats

25(84)

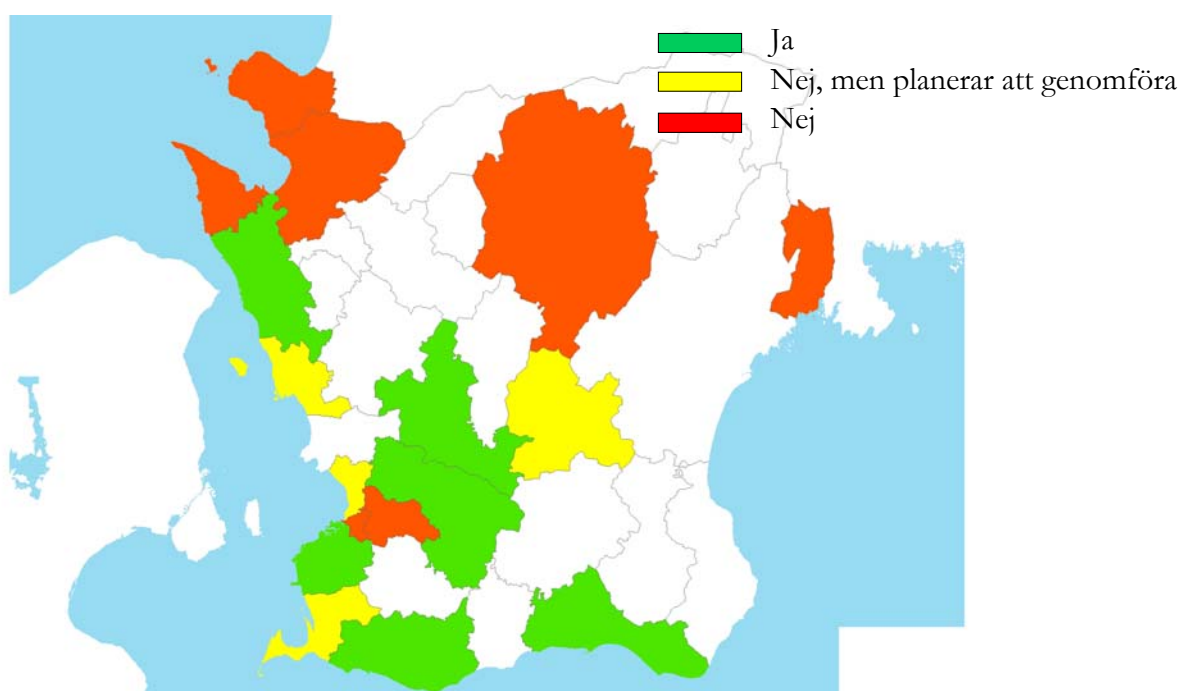
Tre av kommunerna som svarat att de inte har genomfört någon inventering men har för avsikt att genomföra detta.

Några av kommunerna har inte svarat på denna fråga varför vi tolkat att de inte genomfört någon bullerinventering.

5. FRÅGA 2 – BULLERSANERINGSPLAN

Den andra frågan avser arbete med att åtgärda vägtrafikbuller med handlingsplaner eller bullersaneringsplaner. I figur 3 framgår svaret på denna fråga i enkäten.

Finns handlings-/bullersaneringsplan för att minska antal utsatta?



Figur 3. Figuren visar vilka kommuner som har en handlingsplan/bullersaneringsplan.

5.1 Slutsats

Av de åtta kommuner som har genomfört en bullerinventering har sex kommuner också upprättat en handlingsplan för att åtgärda bostäder som är utsatta för höga bullernivåer.

Då bullerinventeringarna och handlingsplanerna hos flera kommuner är gamla har dessa kommuner också under längre tid arbetat med att åtgärda de bostäder som har ljudnivåer över 65 dBA. Flera kommuner svarar också att många fastighetsägare har tackat nej till erbjudande om delfinansiering för fönsteråtgärder.

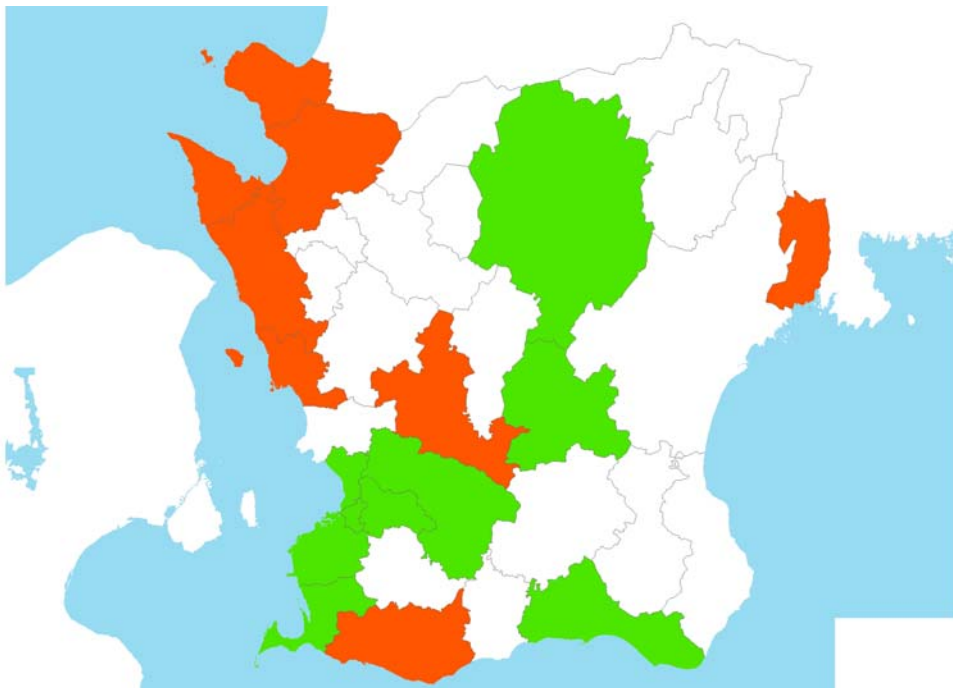
Ytterligare fyra kommuner planerar att ta fram en handlingsplan.

Några av kommunerna har ej svarat på denna fråga varför vi tolkat att de inte har någon bullersaneringsplan.

6. FRÅGA 3 – KOMPETENSSTÖD

Vägverket har i sitt sektorsansvar en roll att stödja och bistå kommuner i deras arbete att minska effekterna av vägtrafikbuller. I enkäten har man frågat om kommunerna är intresserade av kompetensstöd i form av konsultation vad gäller bullerinventeringar, handlingsplaner, upphandling och utförande av fysiska åtgärder. I figur 4 framgår vilka kommuner som svarat att de är intresserade av kompetensstöd.

Är Ni intresserade av kompetensstöd i form av konsultation?



Figur 4. Figuren visar vilka kommuner som svarat att de är intresserade av kompetensstöd.

6.1 Slutsats

Nio kommuner har svarat att de är intresserade av kompetensstöd och tre har svarat att de inte är i behov av stöd.

7. FRÅGA 4 – RESULTAT FRÅN BULLERINVENTERINGEN

De kommuner som genomfört bullerinventeringar har också ombetts redovisa antal utsatta och åtgärdade bostäder inom olika bullerintervall. Av de åtta kommuner som har lämnat in att de har genomfört bullerinventeringar har samtliga redovisat antal utsatta fastigheter eller boende utomhus och inomhus enligt tabellerna nedan.

Antal utsatta fastigheter för trafikbullernivåer utomhus vid fasad

Kommun	55-60 dBA	61-65 dBA	66-70 dBA	>70 dBA
Burlöv	115	49	8	
Eslöv	4	74	12	
Helsingborg	1166	537	162	1
Hässleholm			40	
Hörby	621(>55)		20(>65)	
Ystad		19	9	

Malmö och Lund anger i sitt åtgärdsprogram istället antal utsatta boende enligt nedan.

Antal utsatta boende för trafikbullernivåer utomhus vid fasad

Kommun	55-60 dBA	61-65 dBA	66-70 dBA	>70 dBA
Lund	3800	4500	2900	40
Malmö	76900	31700	16400	500

Några av kommunerna har lämnat uppgifter om antal utsatta för trafikbullernivåer inomhus, vilket redovisas i tabellerna nedan. Övriga kommuner har enbart lämnat uppgifter om situationen utomhus vid fasad.

Antal utsatta fastigheter för trafikbullernivåer inomhus

Kommun	<30 dBA	30-40 dBA	>40 dBA
Burlöv		49	8
Eslöv	3	86	
Helsingborg		Ej svarat	
Hässleholm		Ej svarat	
Hörby		467 (>30)	

Malmö anger i sitt åtgärdsprogram istället antal utsatta boende enligt nedan.

Antal utsatta boende för trafikbullernivåer inomhus

Kommun	<30 dBA	31-35 dBA	>35 dBA
Malmö	-	40629	11746

I enkäten har det i samma tabell efterfrågats hur många boende/fastigheter som har erhållit åtgärder. Burlöv har ej svarat på denna fråga men övriga kommuner anger att de flesta fastigheter över 65 dBA har blivit åtgärdade. I Malmö och Lund pågår dock ett åtgärdsprogram med bl a fönsteråtgärder.

Kommunerna har inte lämnat uppgifter om fastigheter som är utsatta för höga maxnivåer under natten. Endast Burlövs och Eslövs kommuner har angett att

det var 851 respektive 4 fastigheter som var utsatta för maxnivåer inomhus över 45 dBA.

7.1 Slutsats

Med anledning av den låga svarsfrekvensen och det få antalet kommuner av dessa som genomfört trafikbullerinventeringar ger inte enkätsvaren någon klar bild över situationen i Skåne län. Fler av de utförda bullerinventeringar är dessutom relativt gamla och skulle behöva uppdateras för att få en så sann situation från kommunerna som möjligt.

8. FRÅGA 5 – TRAFIKDATA

Sista frågan i enkäten avser hur kommunerna samlar och sparar uppgifter om trafikflöden och bullerskydd. Tio av kommunerna har delvis lämnat uppgifter i denna fråga. Informationen finns redovisad i den sammanfattade bilagan samt för respektive kommuns enkät.

Endast fyra kommuner har svarat på frågan hur de lagrar information om bullerskydd.

9. ANTALET BULLERUTSATT I SKÅNE

För att ändå kunna göra en bedömning av antalet bullerutsatta personer i Skåne län har vi sammanställt uppgifterna i enkäten med en tidigare enkätundersökning från 2001. I bilaga 3 har vi sammanställt uppgifterna i enkätundersökningen från 2009 och 2001. Uppgifter om antalet utsatta boende har erhållits ur följande:

1. Uppgifter om antalet utsatta boende från enkäter.
2. Uppgifter om antalet utsatta fastigheter från enkäter och en schablon på antalet boende per fastighet.
3. Vi har beräknat ett schablonvärde på andelen utsatta boende för 55 dBA av invånarna i de kommuner som lämnat uppgifter (exklusive Malmö). Detta schablonvärde har använts på de kommuner som ej lämnat enkätsvar.

Sammanställningen i bilaga 3 (se även tabell 4 i det föregående avsnittet om trafikbuller i Skåne) innehåller även uppgifter från Vägverket om antal utsatta boende vid de statliga vägarna. Utifrån sammanställningen i tabellbilagan kan följande översiktliga slutsatser dras:

Antal bullerutsatta över 55 dBA i Skåne län			
Statliga vägnätet	Kommunala vägnätet	Totalt	% av befolkningen
54 000	200 000	254 000	21

(Slut delrapport Inventering av vägtrafikbuller i Skånes kommuner)



Foto: Christin Zackrisson



MILJÖSAMVERKAN
SKÅNE

Lathund för framtagande av trafikbullerpolicy för etablering av nya bostäder och vägar (s 31-44)

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. Vad är nyttan med en trafikbullerpolicy?	32
1.1 Behovet av god ljudmiljö	32
1.2 Motstående intressen...	32
1.3 ...tvingade fram riktvärden...	33
1.4 ...som nu ifrågasätts...	33
1.5 ...vilket lett fram till ett behov hos kommunerna att ta fram egna trafikbullerpolicys	34
2. Vad är utmaningen med att ta fram en trafikbullerpolicy?	34
2.1 Två lagar...	34
2.2 ...en utmaning för miljönämnden...	35
2.3 ...och en ännu större utmaning för sammanslagna nämnder/förvaltningar	35

3. Hur tar man fram en trafikbullerpolicy	36
3.1 Deltagande nämnder och roller	36
3.2 Organisation	37
4. Vad bör en trafikbullerpolicy innehålla?	37
4.1 Riktvärden	37
4.2 Hur kan riktvärdena användas i planeringen?	40
4.3 Skyddsanordningar	41
4.4 Avsteg	41
4.5 Kompensationsåtgärder	42
4.6 Uppföljning	43
4.7 Väsentlig ombyggnad av väg eller väsentligt ökad trafikmängd	43
5. När kan en trafikbullerpolicy användas?	44

1. VAD ÄR NYTTAN MED EN TRAFIKBULLERPOLICY?

Även om en god ljudmiljö är en viktig aspekt att ta hänsyn till när nya bostäder byggs så finns det en rad andra aspekter och intressen som också måste beaktas. Inte sällan är intressena motstående till ljudmiljöintresset. Bullrets hälsopåverkan måste vägas mot vårt behov av att transportera oss, stadsbilda- och boendemässiga kvalitéer, klimatuppvärmningen och förtätningsprocessen. En kommun bör därför vara tydlig gentemot exploatörer och byggherrar med hur trafikbullret bör behandlas i både planering och byggande. Ett lämpligt sätt kan vara att redogöra för kommunens synsätt i en trafikbullerpolicy.

1.1 Behovet av en god ljudmiljö

Den senaste tidens forskning inom buller visar en allt mer samstämmig bild av hur buller påverkar människors hälsa negativt. Buller påverkar sömn och vila, uppmärksamhet och prestationsförmåga, samtal och inlärning samt skapar stress och medför koncentrationssvårigheter. Det finns också indikationer på att långvarig exponering för trafikbuller kan medföra effekter på hjärt-kärlsystemet. Vi vistas stora delar av dygnet i våra bostäder, och de bostäder som byggs idag har en livslängd på åtminstone 100 år. Därför ter det sig självklart att skapa så goda ljudmiljöer som möjligt i och invid nya bostäder.

1.2 Motstående intressen...

Mot behovet av att skapa en god ljudmiljö står dock en rad andra intressen. Det mest uppenbara intresset är förstås behovet av att kunna transportera sig och som en följd av detta god framkomlighet för motortrafik. Intresset är motstående så länge transportmedlen bullrar i den omfattning de gör idag.

Det finns fler andra starka intressen som försvårar möjligheten att skapa goda ljudmiljöer, bl a:

- stadsbildsmässiga idéer/kvaliteter (t ex punkthus för ökad orienterbarhet, eller byggnader som är gavelställda mot gator för ett öppnare stadsrum),
- trygghetsaspekter (t ex enkelsidiga lägenheter på ena sidan av ett parkeringsgarage för att få en ökad trygghet på invidliggande gator),

- ljusaspekter (t ex planlösningar endast anpassade efter väderstrecken vilket t ex kan innebära att sovrum och vardagsrum orienteras mot starkt trafikerade gator),
- brukaraspekter (t ex standardfönster istället för kanske inte är lika brukarvänliga specialfönster med hög bullerreduktionsförmåga),
- låga bygg- och boendekostnader (t ex punkthus, t ex 5-spännare¹ istället för t ex 3-spännare eller så yteffektiva planlösningar som möjligt, vilket kan innebära enkelsidiga lägenheter orienterade mot bullriga gator),
- anpassning till rådande efterfrågan på bostäder (små enkelsidiga hyreslägenheter orienterade mot bullriga gator istället för stora genomgående bostadsrättslägenheter med tillgång till tyst sida).

1.3...tvingade fram riktvärden...

Åtminstone sedan Nybyggnadsreglerna² har bostäders fasader dimensionerats med hänsyn till utvändigt buller ”så att störande ljud inte i besvärande grad ska påverka dem som vistas i bostaden”.

Genom Infrastrukturpropositionen (1996/97:53) infördes även utomhusriktvärden för vägtrafikbuller: 55 dBA ekvivalentnivå vid (mest utsatta) fasad samt 70 dBA maximalnivå vid uteplats. Även inomhusvärden fastställdes, 30 dBA ekvivalentnivå respektive 45 dBA maximalnivå nattetid. Genom de fastlagda riktvärdena har bullerintresset under en tid vägt tungt gentemot övriga motstående intressen och riktvärdena har i stor utsträckning klarats när nya bostäder byggts genom väl tilltagna avstånd mellan bostäder och gator samt uppförande av bullerskärmar.

1.4...som nu ifrågasätts...

På senare år har det dock dykt upp andra intresseområden som bör vägas mot målsättningen att skapa goda ljudmiljöer. Klimatuppvärmningen innebär att städer och tätorter i allt högre grad förtätas för att undvika onödiga fossildrivna transporter. Då den täta staden enligt det rådande planeringsidealet har fler fördelar än enbart minskat transportbehov – bl a effektivt markutnyttjande, hushållande med åkermark, effektivare nyttjande av befintlig infrastruktur, större möjligheter till möten mellan människor samt bättre folkhälsa då fler kan gå och cykla – kan man förvänta sig en fortsatt förtätningsprocess även när transporterna kan ske helt utan fossila bränslen.

Detta har på senare tid inneburit att en del kommuner runt om i landet efter eget initiativ tillåtit avsteg³ från Infrastrukturpropositionens riktvärden, dock i princip aldrig från inomhusriktvärdena. Under 2008 tog t o m Boverket fram allmänna råd⁴ för hur man kan göra avsteg från de tidigare fastlagda riktvärdena utomhus så att tillämpningen blir mer likartad över hela landet.

I budgetpropositionen för 2009 framförde regeringen att det är av stor vikt att kunna bygga i tätorter och komplettera redan befintlig bebyggelse. Komplette-

¹ Utformning av byggnad så att fem lägenheter nås via ett och samma trapphus.

² Boverkets nybyggnadsregler (BFS 1988:18).

³ *En effektiv och transparent plan- och byggprocess – exemplet buller*. RiR 2009:5, Riksrevisionen.

⁴ *Buller i planeringen – planera för bostäder i områden utsatta för buller från väg- och spårtrafik*. Allmänna råd 2008:1, Boverket.

ringsbebyggelse i tätorter ska, enligt regeringen, inte i onödan begränsas av trafikbullret.⁵ Samtidigt påpekar man att Infrastrukturpropositionens riktvärden ska ligga fast.

1.5....vilket lett fram till ett behov hos kommunerna att ta fram egna trafikbullerpolicys

De ovan beskrivna drivkrafterna – behovet av god ljudmiljö, transportbehovet, stadsbilda- och boendemässiga kvalitéer, klimatuppvärmningen och behovet av att vitalisera våra städer och tätorter – har inneburit att kommunerna för egen del behöver ta ställning till hur bullerfrågan ska beaktas i planeringen. Ett gentemot exploatörer och byggherrar bra och tydligt sätt är att redovisa sitt ställningstagande i en trafikbullerpolicy – oavsett om man medger avsteg från Infrastrukturpropositionens riktvärden eller inte.

2. VAD ÄR UTMANINGEN MED ATT TA FRAM EN TRAFIKBULLERPOLICY?

2.1 Två lagar...

En trafikbullerpolicy lutar sig framför allt mot bygglagstiftningen:

- Plan- och bygglagens (1987:10) 2 kap 2 §, som anger att planläggning ska främja goda miljöförhållanden och en långsiktigt god hushållning med mark och vatten, och 2 kap 3 § som anger att bebyggelse ska lokaliseras med hänsyn till de boendes hälsa,
- Byggnadsverkslagens (1994:847) 2 §, som anger att byggnadsverk ska uppfylla tekniska egenskapskrav i fråga om skydd mot buller,
- Byggnadsverksförordningens (1994:1215) 7 §, som anger att byggnadsverk ska vara projekterade och utförda på ett sådant sätt att buller, som uppfattas av brukarna eller andra personer i närheten av byggnadsverket, ligger på en nivå som inte medför en oacceptabel risk för dessa personers hälsa och som möjliggör sömn, vila och arbete under tillfredsställande förhållanden, samt
- Boverkets byggregler (BBR), som bl a (7 kap 1 §) anger att byggnader ska utformas så att uppkomst och spridning av störande ljud begränsas. Boverket bedömer genom råd att föreskriftens krav är uppfyllt om ljudklass C enligt nedanstående standarder uppnås:
- de svenska standarderna SS 25267:2004⁶ och SS 25267:2004/T1:2009⁷ om ljudklassning av utrymmen i bostäder. Se närmare kap. 4.1 vilka krav som standarden anger för ljudklass C.

Emellertid gäller miljöbalkens formuleringar och bestämmelser vid förekomst av buller i eller invid bostäder från och med den dagen en bostad tas i anspråk för boende. Bedömningen av vad som anses vara en olägenhet för människors

⁵ Prop. 2008/09:1, utgiftsområde 18 s. 35.

⁶ Byggaustik – Ljudklassning av utrymmen i byggnader – bostäder. Svensk standard SS 25267:2004, utgåva 3.

⁷ Byggaustik – Ljudklassning av utrymmen i byggnader – bostäder, Tillägg 1. Tillägg och rättelser till Svensk standard SS 25267:2004, utgåva 3. Svensk standard SS 25267:2004/T1:2009.

hälsa görs av den kommunala nämnden för miljötillsyn (härefter miljönämnden). Det innebär att det som av en den kommunala nämnden för planering och byggande (härefter byggnadsnämnden) ansetts ge ”goda miljöförhållanden” kan av en miljönämnd bedömas som en olägenhet för människors hälsa utifrån miljöbalkens olägenhetsbegrepp (9 kap 3 §). Det som i förväg inte förväntats ge någon störning kan i efterhand ändå orsaka en störning, och i värsta fall ett befogat klagomål.

Lagstiftaren förutsåg denna situation i förarbetena⁸ till plan- och bygglagen där det anges att Länsstyrelsernas ingripandemöjlighet⁹ ska garantera att sådana situationer aldrig uppkommer.

Det är ändå relativt vanligt att kommunerna låter sina miljönämnder på ett eller annat sätt vara delaktiga i planeringsprocessen för att på så sätt ytterligare förebygga uppkomst av olägenheter eller klagomål. Genom miljönämndernas erfarenheter av att hantera klagomål och av att bedöma olägenheter kan nämnderna ofta förutse vilka lösningar som kommer att fungera väl och när olägenheter för människors hälsa kan förväntas.

En byggnadsnämnd *måste* inte ta hänsyn till en miljönämnds synpunkter i planeringsprocessen men i de fall man ur plan- och bygglagsperspektiv kan välja mellan två helt jämbördiga alternativ borde byggnadsnämnden välja den lösning som bäst överensstämmer med miljöbalkens bestämmelser. På så sätt kan man förebygga att befogade klagomål uppstår i efterhand.

2.2...en utmaning för miljönämnden...

Trots att en trafikbullerpolicy framför allt utgår från plan- och bygglagstiftningen är det därför naturligt att även miljönämnden på något sätt får delta i arbetet med att ta fram en trafikbullerpolicy. Då ökar möjligheterna att finna lösningar som uppfyller båda lagstiftningarnas krav.

Utmaningen för miljönämnden är att ställa sig bakom generella riktlinjer, utan att stänga dörren för att kunna göra andra bedömningar i enskilda fall. Hur långt kan en miljönämnd sträcka sig t ex i form av avsteg från Infrastrukturpropositionens riktvärden, Socialstyrelsens allmänna råd om inomhusbuller eller Naturvårdsverkets syn på buller¹⁰ utan att göra avkall på människors hälsa eller att binda upp sig inför framtida bedömningar i enskilda fall? Detta är något som miljönämnden måste ta ställning till inför ett deltagande i ett framtående av en trafikbullerpolicy.

Enklare, men inte helt okomplicerat, är förstås att ta fram en trafikbullerpolicy med utgångspunkten att inte tillåta några avsteg alls från Infrastrukturpropositionens riktvärden.

2.3...och en ännu större utmaning för sammanslagna nämnder/förvaltningar

I mindre kommuner är det vanligt att byggnadsnämnd och miljönämnd är en sammanslagen nämnd. Ledamöter och tjänstemän i sådana nämnder och för-

⁸ Prop. 1985/86:1, sid 340, 801.

⁹ Plan- och bygglagen (1987:10), 12 kap 1 §.

¹⁰ Bl a framförd i Naturvårdsverkets skrift *Riktvärden för trafikbuller vid nyanläggning eller väsentlig ombyggnad av infrastruktur – förslag till utveckling av definitioner*, 2001.

valtningar har en särskilt svår uppgift eftersom de i praktiken måste ta hänsyn till båda lagstiftningsområdena. I enskilda ärenden kan ledamöterna hantera situationen genom att iträda sig den roll som förväntas vid beslut inom respektive lagrum. Svårare är däremot att beakta båda lagstiftningarna vid *ett och samma ärende*, som t ex ett framtagande av en trafikbullerpolicy innebär. Vilken roll ska ledamöterna då iträda sig – planeringsrollen eller tillsynsrollen?

Fördelen med sammanslagna nämnder är dock att ledamöternas insyn i de båda lagstiftningsområdena kan skapa goda förutsättningar för väl avvägda beslut och goda helhetslösningar.

3. HUR TAR MAN FRAM EN TRAFIKBULLERPOLICY?

3.1 Deltagande nämnder och roller

Eftersom byggnadsnämnden, miljönämnden och den kommunala nämnden för väghållning (härefter tekniska nämnden) alla är lika berörda av en trafikbullerpolicy, bör samtliga tre nämnder vara med i arbetet med att ta fram policyn. Inom tekniska nämnden kan förutom trafikkompetens även exploateringshandläggare eller tjänstemän som förvaltar kommunens mark eller för kommunens räkning ingår avtal med exploitörer, behöva delta i arbetet.

Uppdragsgivaren bör dock vara byggnadsnämnden eftersom den nämnden kommer att tillämpa policyn i störst utsträckning genom sitt planeringsuppdrag. Uppdraget kan även komma från kommunfullmäktige, beroende på policyns dignitet. Byggnadsnämnden blir då utförare. Det kan vara lämpligt att policyn antas av byggnadsnämnden, och godkänns (eller antas) av de övriga berörda nämnderna.

Byggnadsnämndens roll i framtagandet av en trafikbullerpolicy bör framför allt vara att bevaka att de policykrav som bestäms har stöd i gällande plan- och bygglagstiftning. På vilket sätt kan policykraven föras in som planbestämmelser eller på annat sätt implementeras i planeringen och byggandet? Utmaningen för byggnadsnämnden är att utan att göra avkall på stadsbild, boendekvalitéer etc. finna lösningar som bidrar till en så god ljudmiljö som möjligt och lösningar för hur bullerfrågan kan implementeras i planeringen.

Miljönämndens uppgift bör vara att utan att göra avkall på människors hälsa, t o m enskilda individers hälsa, beakta behovet av förtätning och andra boendemässiga kvalitéer. Nämnden måste fråga sig hur man utifrån miljöbalkens olägenhetsbegrepp kommer att bemöta eventuella framtida klagomål från boende i den bebyggelse som byggts utifrån policykraven. Undviks uppkomst av störningar och tryggas människors hälsa i tillräcklig grad genom policykraven?

Tekniska nämndens roll bör vara att, förutom att delge sina erfarenheter som väghållare, försäkra sig om att policykraven vid händelse av bullerklagomål i efterhand inte leder till krav på efteråtgärder som drabbar nämnden. Tekniska nämnden bör även tillse att policykraven inte blir orimligt fördyrande i byggprocessen.

Ett förvaltningsövergripande samarbete ökar förutsättningarna för att kommunen ska kunna ge en tydligare bild av vad som gäller vid nyetablering av bostäder. Därför är det förstås viktigt att miljönämnden kan stå fast vid sina ställningstaganden så att inte kommunens arbete och trovärdighet i bullerfrågan

undermineras. Därmed inte sagt att klagomål inte kommer att kunna överklagas och att högre instanser kan göra en annan bedömning än vad miljönämnden gjort. Om så sker är det miljönämndens roll att flagga för de nya premisser som uppkommit så att kommunens gemensamma strategier håller för en juridisk prövning. Miljönämndens roll bör därför även vara att bevaka att kommunens ställningstagande blir så väl underbyggda att de håller att hänvisa till i en miljööverprövning. Se vidare kapitel 5.

I de fall byggnadsnämnden finner att något eller några policykrav inte kan ställas med stöd av plan- och bygglagstiftningen bör tekniska nämnden, eller den nämnd som förvaltar kommunen mark, utvärdera vilka möjligheter som finns att skriva in policykraven i de civilrättsliga avtal som ingås med exploatörer. Det kan handla om köpavtal vid försäljning av kommunägd mark, markanvisningsavtal, exploateringsavtal eller liknande. Det är av denna anledning som exploateringshandläggares deltagande kan bli aktuellt i framtagandet av policyn.

3.2 Organisation

När det beslutats vilka nämnder som ska delta i arbetet med framtagandet av policyn och på vilket sätt, bör arbetet fördelas mellan en arbetsgrupp och en styrgrupp. Det är viktigt att arbetet styrs av en styrgrupp, annars finns risken att arbetet tappar fart. Styrgruppens roll är framför allt att stå som avsändare för förslag som läggs fram för beslut, tillse att projektet får tillräckligt med resurser (framför allt tid) samt att förankra arbetet politiskt i de olika nämnderna.

4. VAD BÖR EN TRAFIKBULLERPOLICY INNEHÅLLA?

4.1 Riktvärden

Det första man måste komma överens om är vilka riktvärden som ska gälla vid nybebyggelse av bostäder eller vägar och gator samt vid väsentlig ombyggnad av väg eller gata. Det finns ett antal vägledande riktvärden och bestämmelser man kan utgå ifrån.

Infrastrukturpropositionen¹¹ anger att följande riktvärden normalt inte bör överskridas vid nybyggnation:

- 30 dBA ekvivalentnivå inomhus,
- 45 dBA maximalnivå inomhus nattetid,
- 55 dBA ekvivalentnivå utomhus (vid fasad),
- 70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad.

Nedan beskrivs mer ingående hur dessa riktvärden har tolkats av de centrala myndigheterna.

4.1.1) 30 dBA ekvivalentnivå inomhus

Boverket har genom sitt allmänna råd 2008:1¹² gett sin syn på hur riktvärdena bör definieras. Det allmänna rådet är avsett att användas vid planering av nya bostäder och gator och riktar sig främst mot kommunernas planeringskontor.

¹¹ Prop. 1996/97:53. *Infrastrukturinriktning för framtida transporter.*

¹² *Buller i planeringen – planera för bostäder i områden utsatta för buller från väg- och spårtrafik.* Allmänna råd 2008:1, Boverket.

För värdet 30 dBA ekvivalentnivå inomhus avses en dygnsekvivalent ljudnivå beräknad för ett trafikårsmedeldygn. Riktvärdet gäller för alla bostadsrum och ljudnivån beräknas för en situation med stängda fönster och öppet uteluftdon.

Naturvårdsverket har samma uppfattning som Boverket enligt vad som framkommer i verkets skrift *Riktvärden för trafikbuller vid nyanläggning eller väsentlig ombyggnad av infrastruktur – förslag till utveckling av definitioner* (2001).

Vid projektering och byggande av nya bostäder gäller som minimikrav Boverkets byggregler¹³, BBR. Föreskrifterna riktar sig mot byggherren, som ska tillse att kraven uppfylls. Råden som anges i BBR anger att föreskriftens krav på byggnader är uppfyllt om kraven i ljudklass C enligt SS 25267:2004 och SS 25267:2004/T1:2009 för bostäder uppnås. Standarden SS 25267:2004 anger att 30 dBA ekvivalentnivå ska klaras som dygnsekvivalent ljudnivå.

Vidare framgår i denna standard att (sid 6):

”Trafikmängder, verksamheter och andra väsentliga förhållanden som påverkar ljudtrycksnivåerna avser en tidsperiod under ett medeldygn för det år dimensioneringen utförs, dock med hänsyn tagen till kända förändringar av förutsättningarna. Om förhållandena regelmässigt varierar över året dimensioneras för den period som ger de högsta ljudtrycksnivåerna. Periodens varaktighet skall bedömas från fall till fall. Som ett riktvärde för trafik kan man utgå från trafikökning under minst 2 månader i följd eller minst 2 dygn per vecka under större delen av året.”

Byggherren ska alltså dimensionera sin byggnad utifrån förekommande säsongsvariationer eller regelbundna veckovariationer. Hänsyn till säsongsvariationer har även fått stöd vid prövning av klagomål enligt miljöbalken (se avsnitt 4 a i juridikvägledningen).

4.1.2) 45 dBA maximalnivå inomhus

Med 45 dBA maximalnivå inomhus nattetid avses enligt Boverkets allmänna råd (2008:1) en beräknad ljudnivå av den mest bullrande fordonstypen under en trafikårsmedelnatt. Nattetid avser perioden klockan 22.00 – 06.00. Maximalnivån får överskridas med högst 10 dBA fem gånger per natt. Ljudnivån beräknas för instrumentinställning F(fast) och för en situation med stängda fönster och öppet uteluftdon.

Genom tillägget i standarden SS 25267:2004/T1:2009 överensstämmer standarden i stort med Boverkets allmänna råd 2008:1: högst 45 dBA maximalnivå, och nivån får överskridas högst fem gånger per natt. Det som skiljer dem åt är att det inte finns någon takbegränsning i standarden, det får således bullra hur högt som helst dessa fem gånger.

Enligt Naturvårdsverkets tolkning genom sin riktvärdeskrift från 2001 tillåts endast tre överskridanden per natt av riktvärdet 45 dBA maximalnivå.

4.1.3) 55 dBA ekvivalentnivå utomhus vid fasad

När det gäller riktvärdet 55 dBA ekvivalentnivå vid fasad anger Boverket genom rådet (2008:1) att värdet avser en dygnekvivalent ljudnivå beräknad för ett trafikårsmedeldygn och avser ett frifältsvärde utan hänsyn tagen till fasadreflektion.

Värt att notera är att Boverkets uppfattning inneburit en återgång till att värdet ska gälla vid fasad. Naturvårdsverket föreslog i sin riktvärdesskrift att värdet

¹³ Boverkets byggregler (BFS 1993:57).

skulle gälla *för bostadsområdet i övrigt* vilket – trots motsatt syfte – kan ha inneburit en generell försämring av ljudmiljön eftersom begreppet kunde misstolkas.

I SS 25267:2004/T1:2009 rekommenderas att utanför fönster till minst hälften av utrymmena för sömn, vila och daglig samvaro får ljudnivån som högst uppgå till 55 dBA ekvivalentnivå samt att denna ljudnivå i normalfallet även ska klaras utanför övriga fönster¹⁴.

4.1.4 Vid uteplats

Egentligen anger ju Infrastrukturpropositionen inte något ekvivalent riktvärde vid uteplats, men ändå har riktvärdet 55 dBA ekvivalentnivå kommit att tillämpas i stor utsträckning i planeringen.

Enligt Boverkets allmänna råd 2008:1 ska vid uteplats riktvärdet 55 dBA ekvivalentnivå klaras som frifältsvärde utan bakomvarande fasadreflektion. Genom tillägget via standarden SS 25267:2004/T1:2009 är rådet och standarden numera samstämmiga, tidigare angav standarden ett 3 dBA lägre värde. Anledningen till det lägre värdet var att hänsyn då togs till att bakomvarande fasadreflektion innebär en faktisk ljudnivå som är 3 dBA högre.

Naturvårdsverket anser däremot att riktvärdet 55 dBA ska klaras inklusive bakomvarande fasadreflektion, vilket innebär ett 3 dBA hårdare riktvärde än Boverkets och standardens.

Därutöver gäller riktvärdet 70 dBA maximalnivå, och här avses enligt Boverket en ljudnivå beräknad av den mest bullrande fordonstypen under ett årsmedeldygn. Värdet avser ett frifältsvärde och fastställs med instrumentinställningen F(fast). Även här överensstämmer standarden med de allmänna råden medan Naturvårdsverket anser att bakomvarande reflektion ska inkluderas i riktvärdet.

4.1.5 Lågfrekvent buller

Socialstyrelsens allmänna råd (SOSFS 2005:6) om buller inomhus innehåller riktvärden för vilka ljudnivåer som inte bör överskridas inomhus. Rådet gäller för samtliga typer av bullerkällor, t o m för trafikbuller. I Socialstyrelsens handbok "Buller – Höga ljudnivåer och buller inomhus (2008) klargör man dock att Infrastrukturpropositionens riktvärden gäller i första hand, och att Socialstyrelsens riktvärden enbart kommer i fråga för de fall där riktvärden saknas.

Därför hävdar Socialstyrelsen att värdena i tabell 2 – Lågfrekvent buller, i de ovan nämnda allmänna råden kan tillämpas även på lågfrekvent buller från trafik, exempelvis lastbilar eller bussar som orsakar störande buller inomhus. Hur riktvärdena för lågfrekvent buller kan tillämpas i fysisk planering och bostadsbyggande är dock ännu oklart.

Det finns alltså en hel del riktvärden och föreslagna definitioner att ta ställning till när man tar fram en trafikbullerpolicy. Riksrevisionen belyser frågan ytterligare i sin skrift *En effektiv och transparent plan- och byggprocess?*¹⁵

¹⁴ Vidare anger standarden att i de fall avsteg från 55 dBA accepteras vid "övriga fönster" bör inte ljudnivån 45 dBA ekvivalentnivå överskridas utanför fönster till minst hälften av utrymmena för sömn, vila och daglig samvaro.

¹⁵ *En effektiv och transparent plan- och byggprocess – exemplet buller*. RiR 2009:5, Riksrevisionen.

4.2 Hur kan riktvärdena användas i planeringen?

När man väl bestämt sig för vilka riktvärden som ska gälla vid nyplanering av bostäder och vägar bör man gå vidare i trafikbullerpolicyn med hur riktvärdena ska kunna implementeras i planeringen.

Boverket uppmärksammar i sitt allmänna råd (2008:1) att det är olämpligt att genom detaljplan reglera företeelser som redan regleras av annan lagstiftning (sid. 45). Av detta skäl bör man noga överväga val av planbestämmelser. Man bör dock komma ihåg att till lagstiftning räknas lagar (t ex byggnadsverkslagen), förordningar (t ex byggnadsverksförordningen) och föreskrifter (t ex Boverkets byggregler).

De allmänna råd som meddelas av myndigheter, som t ex Boverkets allmänna råd 2008:1 eller de råd som meddelas i Boverkets byggregler, är enbart *rekommendationer* för hur lagstiftningen *kan* uppnås. Det torde av denna anledning inte vara frågan om en dubbelreglering om man t ex i detaljplan anger att ljudklass C ska klaras för bostäder, utan istället frågan om en precisering och ett fastställande av riktvärden för att lagkraven ska uppnås.

När det gäller att reglera riktvärden genom planbestämmelser bör man ha i åtanke att ljudstandarderna SS 25267:2004 och SS 25267:2004/T1:2009 anger att hänsyn ska tas till säsong- eller regelmässiga veckovariationer i trafiken. Att då enbart ange att vissa riktvärden ska uppfyllas baserat på årsmedeldygn kan göra kommande förprovning (bygglov/byggnmälan) av byggnaderna oklar.

Genom den nuvarande plan- och bygglagen utgör bygglovsprovning och byggnmälan två separata provningar. Det är vid byggnmälan som byggherren ska visa att byggnaden kommer att uppfylla kraven i bl a byggnadsverkslagen, byggnadsverksförordningen samt Boverkets byggregler. Det råder sällan tveksamheter om att uppfyllelse av riktvärdena 30 dBA ekvivalentnivå resp. 45 dBA maximalnivå inomhus kan visas vid en byggnmälan, eftersom det handlar om dimensionering av en byggnads fasader.

Det råder dock större osäkerhet om hur kontrollen av utomhusriktvärdena ska ske, av två orsaker. Dels anger rådet i Boverkets byggregler att det enbart är de *byggnadsrelaterade* kraven på själva *byggnaden* som bör uppfylla kraven enligt ljudklass C i SS 25267:2004 och SS 25267:2004/T1:2009. En balkong på en byggnad kan möjligen underställas de byggnadsrelaterade kraven, men det är tveksamt om ljudnivån vid gemensam uteplats på innergården eller ljudnivån vid byggnadens fasader kan påverkas av byggnadens tekniska egenskapskrav. Kraven blir således omöjliga att följa upp i byggnmälan.

En annan viktig anledning till svårighet med kontrollen av utomhusriktvärdena är att dessa värden till stor del eller helt styrs av byggnadens lokalisering och utformning i förhållande till ljudkällan. Vid byggnmälan är det för sent att påverka lokalisering och utformning, som ju enbart provas i bygglovsskedet – inte vid byggnmälan. Och i bygglovsprovningen provas normalt inte uppfyllelse av riktvärden eftersom de anses tillhöra de tekniska egenskapskraven.

Även om det råder osäkerheter i vilket skede som uppfyllelse av riktvärdena utomhus ska kontrolleras, kan inte denna osäkerhet leda till att riktvärden utomhus inte regleras alls genom planbestämmelser. De riktvärden som föreslås av riksdagen och de centrala myndigheterna visar att utomhusvärdena är viktiga för att åstadkomma en god ljudmiljö totalt sett. Trots osäkerheterna

med kontrollen är det därför viktigt att genom planbestämmelser reglera högsta tillåtna ljudnivåer utomhus. Ju tidigare i processen en byggherre uppmärksammar gällande riktvärden, desto större är chanserna att en god ljudmiljö också uppnås.

Ett annat skäl till att reglera buller genom planbestämmelser är att ansvarsfördelningen mellan byggherrar och väghållare blir tydligare, vilket även underlättar efterföljande tillsyn enligt miljöbalken om klagomål skulle uppstå.

Det finns de som menar att utomhusriktvärden inte är nödvändiga. Man menar då att planens utformning, genom lokalisering av bebyggelse samt uppförande av bullerskydd automatiskt kommer att leda till att riktvärdena utomhus klaras. Denna tillämpning kan dock vara vanskelig. Eftersom detaljplaner i sin utformning (med några få undantag) enbart informerar om vad som *får* byggas, och inte tvingar någon att bygga det som får byggas i planen, kan man aldrig ta för givet att de byggnader och bullerskärmar som behövs för att klara riktvärdena verkligen byggs. Även av denna anledning är det bra att ha planbestämmelser som anger högsta tillåtna utomhusvärden. Dessa gäller då som en förutsättning för att kunna få bygga.

4.3 Skyddsanordningar

Det är viktigt att inse att detaljplanebestämmelser om bullervallar och bullerskärmar endast ger rätt att uppföra anordningen till den utbredning och utformning planen anger. Mer om planbestämmelser finns att läsa i Boverkets allmänna råd 2008:1.

På vems mark skyddsanordningarna placeras kan ha betydelse för framtida underhåll av anordningarna. Skyddsåtgärder inom allmän plats underhålls normalt av kommunen medan vallar och skärmar inom kvartersmark normalt underhålls av den enskilde fastighetsägaren. Inom vägområde kan väghållaren vara ansvarig. Vem som ska svara för uppförande och drift av skyddsanordningar bestäms genom exploateringsavtal eller motsvarande, och vad som där avtalas bör informeras om i detaljplanens genomförandebeskrivning.

4.4 Avsteg

Utöver att hantera val av riktvärden och implementering av riktvärdena i planerings- och byggprocessen kan det finnas behov av att diskutera frågan om kommunen ska tillåta avsteg från Infrastrukturpropositionens riktvärden. Även om behovet av förtätning i tätorter kan vara mer eller mindre stort tätorter emellan kan man inte bortse från att boende i centrala lägen väljer bilen som transportmedel i lägre utsträckning än t ex boende i externa lägen, t ex i villaområden.¹⁶ Att förtäta i städer och tätorter kan således innebära en mindre klimatpåverkan och totalt sett även mindre buller. Å andra sidan kommer vissa bostäders fasader utsättas för mer buller än vad som normalt sett anses vara acceptabelt när man bygger nya bostäder.

¹⁶ Se t ex Malmö stads senaste resvaneundersökning: *Malmöbornas resvanor och attityder till trafik och miljö 2008 – samt jämförelse med 2003*. Malmö stad. Stadsdelar längre ut från stadens centrum, med sämre kollektivtrafikutbud och hög andel småhus har högre bilanvändning än stadsdelar i stadens centrum med god kollektivtrafik och tätare bebyggelse.

4.5 Kompensationsåtgärder

I Boverkets allmänna råd 2008:1 redogörs för hur man genom kompensationsåtgärder kan tillåta avsteg från Infrastrukturpropositionens utomhusriktvärden. Även Malmö stad¹⁷ och Göteborgs stad¹⁸ har tagit fram egna trafikbullerpolicyer för att kunna tillåta avsteg men på samma gång få till stånd kompensationsåtgärder.

De vanligaste kompensationsåtgärderna är krav på genomgående lägenheter, krav på att t ex sovrum och vardagsrum förläggs mot tyst sida, krav på ljud-dämpad eller tyst sida, krav på ljudklass B eller A¹⁹ inomhus samt krav på ljudklass B eller A vid gemensam eller enskild uteplats. Ju större avsteg som tillåts, desto större buller på trafiksidan, desto längre gående krav ställs på kompensationsåtgärder.

I BBR anger Boverket som råd att föreskriftens krav på byggnader är uppfyllt om kraven i ljudklass C enligt SS 25267:2004²⁰ och SS 25267:2004/T1:2009²¹ uppnås. Boverket anger samtidigt i sitt allmänna råd 2008:1 att ljudklass B och A kan vara möjliga kompensationsåtgärder vid höga ljudnivåer utomhus.

I samma skrift uppges också vad Departementschefen uttryckte i förarbetena (prop. 1985/86:1) till PBL i sammanhanget att man, då särskilda skäl förekommer, får meddela bestämmelser om störning och ange gränsnivå för den framtida belastningen: ”Det bör emellertid inte komma ifråga att för bostadsbebyggelse eller för vård- och undervisningslokaler genom detaljplan meddela längre gående krav vad gäller trafikbuller och flygbuller än de riktlinjer som riksdagen godkänt” (motsvarande de riktvärden som uppges i Infrastrukturpropositionen). Dåvarande departementschefen ansåg således att man inte får ställa högre krav än 30 dBA ekvivalentnivå inomhus, 45 dBA maximalnivå inomhus nattetid, 55 dBA ekvivalentnivå vid fasad samt 70 dBA maximalnivå vid uteplats. Av denna anledning skulle det således inte vara möjligt att ställa krav på t ex ljudklass B inomhus (som ju motsvarar 26 dBA ekvivalentnivå samt 41 dBA maximalnivå).

Om man betraktar riksdagens fyra riktvärden (30, 45, 55 och 70) som ett sammantaget krav torde det dock vara möjligt, under förutsättning att det *sammantagna* kravet inte blir högre, att för *enskilda* riktvärden ställa högre krav. På så sätt skulle man kunna sänka utomhuskravet, och tillåta en högre ljudnivå ut-

¹⁷ Trafikbullerpolicy – Malmö stads tillämpning av riktvärden. 2007, Malmö stad.

¹⁸ Kommunal tillämpning av riktvärden för trafikbuller – Utgångspunkter vid planering och byggande av bostäder i Göteborg. 2006, Göteborgs stad.

¹⁹ Svensk standard för ljudklassning av utrymmen i bostäder (SS 25267:2004 och 25267:2004/T1:2009):

Ljudklass		A	B	C
Inomhus	Ekvivalent ljudnivå, dBA	22	26	30
	Maximal ljudnivå nattetid, dBA	37 ¹	41 ¹	45 ¹
Utomhus	Ekvivalent ljudnivå vid uteplats, dBA	42	47	55
	Maximal ljudnivå vid uteplats, dBA	57 ²	62	70

1) Högst fem överskridanden per natt

2) Högst tre överskridanden under dag och kväll

²⁰ Byggakustik – Ljudklassning av utrymmen i byggnader – bostäder. Svensk standard SS 25267:2004, utgåva 3.

²¹ Byggakustik – Ljudklassning av utrymmen i byggnader – bostäder, Tillägg 1. Tillägg och rättelser till Svensk standard SS 25267:2004, utgåva 3. Svensk standard SS 25267:2004/T1:2009.

omhus, men samtidigt höja inomhuskravet och kräva en tystare ljudnivå än 30 dBA ekvivalentnivå inomhus.

I Stockholm och Göteborg har principen med kompensationsåtgärder använts vid flertalet bostäder under de senaste fem – tio åren. Kompensationstänkandet och erfarenheterna ut av principerna redogörs för i serieskriften *Trafikbuller och planering*.^{22 23 24}

4.6 Uppföljning

Policyn bör även behandla hur uppfyllelse av riktvärdena rent praktiskt ska följas upp. Generellt gäller att kraven i BBR kontrolleras vid bygganmälan, men redan i bygglovsskedet, då lokalisering av byggnadskroppar, bullerskärmar etc prövas, bör bullerspekterna uppmärksammas (se även kap. 4.2).

Genom det kontrollprogram som beslutas om vid bygganmälan ska byggherrens kvalitetsansvarige intyga att bullerkraven klaras. Kontrollen bör ske genom beräkningar/mätningar och dessa kontroller bör dokumenteras. Det är givetvis viktigt att denne får rätt ingångsvärden för sin kontroll, bl a rätt trafikmängd (prognoser) för omgivande gator.

Det kan vara en god idé att även kommunen kontrollerar att t ex yttre bullerskyddsåtgärder uppförts i enlighet med exploateringsavtal, planbestämmelser etc. Skärmar kan t ex mätas in av kommunens mättningsansvariga som kan delge informationen bl a till gatukontor, exploateringskontor, stadsbyggnadskontor och miljöförvaltning. Därigenom fångas brister i utförande snabbare upp.

4.7 Väsentlig ombyggnad av väg eller väsentligt ökad trafikmängd

En annan fråga som en kommun förr eller senare ställs inför är hur man ser på väsentlig ombyggnad av väg eller gata, eller ännu mer angeläget – en väsentligt ökad trafikmängd.

4.7.1 Väsentlig ombyggnad

Det första fallet – en väsentlig ombyggnad av väg eller gata – är kanske inte lika vanligt hos kommunerna som hos Vägverket. När det är frågan om större ombyggnader för att t ex rymma fler körfält eller för att kunna höja skyltad hastighet följs normalt Infrastrukturpropositionens riktvärden. Ombyggnaden av E22 mellan Gårdsstänga och Hurva är ett exempel på väsentlig ombyggnad av väg där bullerskyddsåtgärder vidtagits för att klara nybyggnadsvärdena.

Hos kommunerna byggs vägar eller gator inte om så ofta att de rymmer fler körfält eller medger högre hastigheter, men även i dessa fall bör nybyggnadsvärdena tillämpas i enlighet med Infrastrukturpropositionen.

4.7.2 Väsentligt ökad trafikmängd

Vanligare, men betydligt svårare att hantera, är ökade trafikmängder utan att väsentliga ombyggnader av gator eller vägar äger rum. Ökningen kan vara ge-

²² *Trafikbuller och Planering*. 2000, Länsstyrelsen i Stockholms län, Miljöförvaltningen i Stockholm, Stockholms stadsbyggnadskontor och Ingemansson Technology AB.

²³ *Trafikbuller och Planering II – Störningar från trafikbuller i nybyggda bostäder*. 2004, Länsstyrelsen i Stockholms län, Stockholms stad, Ingemansson Technology AB m. fl.

²⁴ *Trafikbuller och Planering III – Ljudkvalitetspoäng*. 2006, Länsstyrelsen i Stockholms län, Miljöförvaltningen i Stockholm och Ingemansson Technology AB.

nerell för hela vägnätet eller endast omfatta vissa gator eller vägar, som påverkas av specifika exploateringar i deras närhet. Exempelvis kan återvändsgator öppnas upp för exploatering av nya områden eller större köpcentrum byggas istället för bostäder och den väsentligt ökade och oförväntade trafiken ledas förbi befintliga bostäder.

Gemensamt med de ovanstående exemplen är att den ursprungliga prognosen för vägen eller gatan överskrids. I princip bör kommunen utgå från att boende innan de väljer bostad nogga överväger boendemiljön kring bostaden och tar del av de handlingar som gäller för bostadsområdet – däribland gällande detaljplan och tillhörande trafikutredningar-/prognoser. Vid överskridande av dessa trafikprognoser så att i detaljplanen gällande riktvärden för buller överskrids, bör de boende erbjudas bullerskyddsåtgärder, trots att bostäderna eller vägen uppfördes innan våren 1997 (som ju räknas som "befintlig miljö" och därigenom inte kan omfattas av åtgärder förrän bullernivåerna överskrider 65 dBA ekvivalentnivå). Se ytterligare resonemang om prognoser och åtgärder i juridikvägledningen.

5. NÄR KAN EN TRAFIKBULLERPOLICY ANVÄNDAS?

En trafikbullerpolicy kan användas vid planering av ny bebyggelse, som stöd vid utformning av detaljplaner/planbestämmelser, som byggkrav, vid bullerbereäkningar (framför allt när extern hjälp anlitas), vid bygglovsprövning, vid uppförande av kontrollprogram i samband med bygganmälan samt vid uppföljning av efterlevnad av kraven.

Om kommunens miljönämnd ställt sig bakom policyskriften, och dess riktlinjer implementerats i ett bostadsområde genom en detaljplan, och detaljplan och bygglov tillstyrkts av miljönämnden, bör givetvis planbestämmelser och trafikbullerpolicy samt tidigare avgivna yttranden användas som stöd vid tillsyn av klagomål på buller i aktuellt bostadsområde.

(Slut delrapport Lathund för framtagande av trafikbullerpolicy för etablering av nya bostäder och vägar)



Foto: Daniel Skog



MILJÖSAMVERKAN
SKÅNE

Lathund för framtagande av åtgärdsprogram mot vägtrafikbuller i befintliga miljöer (s 45-50)

1. VAD ÄR NYTTAN MED ETT ÅTGÄRDSPROGRAM MOT VÄGTRAFIKBULLER?

Beroende på bullersituationen inom en kommun kan det vara mer eller mindre angeläget att ta fram ett åtgärdsprogram för att komma tillrätta med bullerproblemen i den befintliga miljön. Nästan oavsett hur angeläget det är finns ändå flera fördelar med att ta fram ett sådant program.

Under förutsättning att kommunen beslutar att vidta åtgärder för att minska bullret och därefter fullföljer vad man åtagit sig, är förstås den största vinsten med ett bullerprogram rent hälsomässig – människor kommer att exponeras för mindre buller. Forskningen inom buller visar en allt mer samstämmig bild av att buller påverkar människors hälsa negativt. Buller påverkar sömn och vila, uppmärksamhet och prestationsförmåga, samtal och inläring samt skapar stress och medför koncentrationssvårigheter. Det finns också indikationer på

att långvarig exponering för trafikbuller kan medföra effekter på hjärts-kärlsystemet.

De ovan beskrivna hälsoeffekterna påverkar även samhällsekonomin negativt. I Sverige bedöms den samhällsekonomiska kostnaden av vägtrafikbuller uppgå till ca 2 miljarder kronor per år²⁵. En tystare ljudmiljö innebär således både en bättre folkhälsa och lägre kostnader för samhället.

Ett åtgärdsprogram innebär vidare att man inom kommunen kan arbeta mer systematiskt och kontinuerligt med buller. Därmed kan man undvika felsatningar, t ex bullerplank där fönsterbyten skulle vara en bättre lösning eller lokaliseringar av förskolor på platser där ljudmiljön utomhus aldrig kan bli acceptabel.

En annan fördel är att större uppmärksamhet även riktas mot hur bullerfrågan beaktas vid nyplanering av bostäder. Om man inser att det krävs stora summor för att komma till rätta med de brister som gjorts i den befintliga miljön blir man mer benägen att inte göra om samma misstag igen – och istället bygga på rätt sätt från början.

Slutligen underlättar ett antaget bulleråtgärdsprogram hanteringen av klagomål från boende inom kommunen. Om den kommunala väghållaren (härefter gatukontoret) arbetar i den takt som angetts i bullerprogrammet kan den kommunala miljömyndigheten (härefter miljöförvaltningen) hänvisa till att gatukontoret arbetar med bullerfrågan i en viss prioritetsordning – så att de värst drabbade får åtgärder först.

Det torde vara lämpligare att kommunen har en lokalt anpassad etappindelning för att åtgärda buller än att följa de statliga trafikverkens etappindelningar²⁶ – i synnerhet som etappmål 1 (att åtgärda inomhusnivån vid fastigheter som har mer än 65 dBA utomhus) nu är färdigställd. En annan viktig anledning är att insatser som är beroende av kommunala skattemedel bör beslutas av kommunala politiker. Vidare kan bullersituationen skilja sig åt kommuner och regioner emellan.

Generellt gäller att åtgärdsprogram för kommuner med över 100 000 invånare styrs av förordningen om omgivningsbuller (2004:675). I Skåne har Malmö stad redan redovisat sitt åtgärdsprogram till EU vad avser förhållandena år 2006. I fas 2 kommer förutom Malmö stad även Helsingborgs och Lunds kommuner behöva redovisa åtgärdsprogram till EU. Denna redovisning avser förhållandena år 2011. Därefter sker redovisning vart 5:e år till EU.

2. HUR TAR MAN FRAM ETT ÅTGÄRDSPROGRAM MOT VÄGTRAFIKBULLER?

2.1 Bullerkartläggning och bedömning av antal utsatta för buller

En förutsättning för att kunna arbeta med ett åtgärdsprogram mot buller är förstås att de kommunala politikerna vill ha ett bullerprogram överhuvudtaget. Därför måste man som steg 1 ta reda på bullersituation i kommunen och kunna visa att det föreligger ett behov av att minska bullret. Hur många männi-

²⁵ SIKAs rapport 2008:2.

²⁶ Se kap 3 juridikvägledningen samt kap 1 i handläggningsrutinen.

skors utsätts för ljudnivåer som överskrider riktvärdena och vilka ljudmiljöer har störst problem – t ex inomhus eller utomhus? Och vad kostar det att åtgärda bristerna? Kan man visa på dels de samhällsekonomiska kostnaderna för buller, dels kostnaderna för att minska bullret, är det mer sannolikt att bullerfrågan prioriteras i den kommunala verksamheten.

Att utföra en kommuntäckande bullerkartläggning är tidskrävande och därför också relativt kostsamt. I de flesta fall behövs konsult hjälp. I större kommuner och större tätorter är sannolikt ändå den bästa metoden att åstadkomma en kartläggning genom s k ljudutbredningskartor. Sådana bullerutbredningskartor har fler användningsområden än enbart bedömning av antal utsatta för buller, bl a kan de användas för bemötande av bullerklagomål eller i den fysiska planeringen.

Man bör dock vara observant på att man inte på ett enkelt sätt kan beräkna antalet utsatta boende för buller utifrån sådana bullerutbredningskartor, t ex med hjälp av GIS – inte ens om man beräknat ljudnivåerna för varje byggnads fasader och varje våningsplan. Beroende på kvaliteten på den tillgängliga befolkningsdatan kommer handpåläggning behövas i mer eller mindre utsträckning.

Även förarbetet är relativt resurskrävande då simuleringen behöver indata i form av vägnät, vägbredder, antal körfält, trafikmängder, trafikslag, terrängdata (markhöjder), byggnader, bullerskärmar etc.

För mindre kommuner, där antalet boende som utsätts för mer än 55 dBA är hanterbart, är det kanske rimligare att beräkna gata för gata genom punktberäkningar.

För att få en bra bild av bullersituationen bör åtminstone antal boende utsatta för ljudnivåerna över 55 resp. 65 dBA ekvivalentnivå vid fasad beräknas, liksom hur många som har mer än 30 resp. 35 dBA ekvivalentnivå inomhus. Maximalnivån inomhus samt ljudnivån vid uteplatser är svårare att beräkna men heller inte lika nödvändigt. Det är dock viktigt att bestämma vilken fönsterreduktion som ligger till grund för beräkningarna, t ex 25 dBA eller 30 dBA ekvivalentnivå²⁷.

2.2 Uppdragsbeställning

Om ett framtagande av ett bullerprogram blir aktuellt efter en bullerkartläggning bör programmet, beroende på dess dignitet, beställas av endera en förvaltningsnämnd eller av kommunfullmäktige. Om det är frågan om en förvaltningsnämnd bör den nämnd som ansvarar för väghållningen komma först i fråga (teknisk nämnd eller motsvarande). Kostnaderna för att åtgärda buller ligger till största delen hos väghållaren och beslut som drabbar verksamheten bör i så lång utsträckning som möjligt fattas av de politiker som styr verksamheten. Vidare är väghållarens engagemang en förutsättning för åtgärdsprogrammets genomförande, något som bäst kan åstadkommas om frågan tidigt hamnar hos (eller ännu bättre väcks av) väghållaren.

Om åtgärdsprogrammet omfattas av förordningen om omgivningsbuller (2004:675) är det dock lämpligare att den kommunala nämnden för miljötillsynen ansvarar för framtagandet av programmet, eftersom ett sådant åtgärdspro-

²⁷ Ett omfattande antal mätningar (ca 1000 st) i Malmö visar att fönster reducerar trafikbuller med i snitt 30 dBA ekvivalentnivå.

gram omfattar åtgärder som även riktar sig mot t ex statliga vägar, järnvägar, flygbuller och större industrier.

2.3 Organisation

När det väl finns ett beslut om att ta fram ett bulleråtgärdsprogram bör en projektorganisation bildas, med styrgrupp och arbetsgrupp. De båda grupperna bör bemannas med tjänstemän från åtminstone gatukontoret, miljöförvaltningen och från den kommunala förvaltningen för planering och byggande (härefter stadsbyggnadskontoret).

Gatukontoret kan svara för vilka trafiktekniska åtgärder som är möjliga att genomföra, t ex omfördelning av trafik, avstängning av gator, hastighetsregleringar, införande av miljözoner, tystare vägbeläggning etc. Om kontoret tidigare arbetat med fönsteråtgärder och bullerplank är förstås dessa erfarenheter också viktiga att föra vidare. Miljöförvaltningens roll i arbetet är framför allt att utifrån förvaltningen erfarenheter av bl a bullerklagomål bedöma om rätt åtgärder prioriteras samt att åtgärdstakten blir rimlig. Stadsbyggnadskontorets roll är att bedöma om de föreslagna åtgärderna är förenliga med plan- och bygglagens bestämmelser. Det handlar framför allt om påverkan på stadsbild, tillgänglighet, trygghetsaspekter etc.

Det är viktigt att arbetet styrs av en styrgrupp, annars finns risken att arbetet tappar fart. Styrgruppens roll är framför allt att stå som avsändare för förslag som läggs fram för beslut, tillse att projektet får tillräckligt med resurser samt att förankra arbetet politiskt i de olika nämnderna.

2.4 Antagande

I normalfallet är det uppdragsgivaren som också slutligen beslutar om att anta det dokument som tagits fram i enlighet med beställningen. För att ett kommunövergripande åtgärdsprogram ska få det avsedda genomslaget är det dock en fördel om det beslutas av kommunstyrelsen eller kommunfullmäktige. Det är särskilt viktigt när det är fler än en förvaltning eller nämnd som får ansvar för att genomdriva de föreslagna åtgärderna. Om åtgärdsprogrammet omfattas av förordningen för omgivningsbuller (2004:675) måste programmet fastställas av kommunfullmäktige.

3. VAD BÖR ETT ÅTGÄRDSPROGRAM MOT VÄGTRAFIKBULLER INNEHÅLLA?

3.1 Mål

Det bör klart och tydlig framgå vad som är målsättningen med åtgärdsprogrammet. Målen kan delas in i inriktningsmål, t ex *vilka* ljudmiljöer som ska åtgärdas, samt effektmål, t ex i vilken *utsträckning* ljudmiljöerna ska åtgärdas. Ett inriktningsmål kan t ex vara att vidta åtgärder för att minska inomhusnivåerna hos de mest bullerutsatta (t ex de som har mer än 65 dBA utomhus). Effektmålet kan vara att under den period som programmet avser vidta åtgärder för minst 300 boende.

Beroende på hur långt programmet sträcker sig eller ambitionsnivån kan man även ange mer långsiktiga mål av karaktären miljö kvalitetsmål, t ex ”att ingen boende ska utsättas för skadliga ljudnivåer av buller”.

Vi har kanske störst förväntningar på att våra boendemiljöer är fria från störande buller. Därför är det naturligt att bostäderna prioriteras högt. Man behöver då ta ställning till om det är inomhus- eller utomhusmiljöerna som ska förbättras eller både och, vilken vistelsetid på dygnet som är viktigast samt om man utöver ekvivalentnivån även ska ta hänsyn till den maximala ljudnivån. Utöver boendemiljöer är t ex skol- och förskolegårdar också viktiga miljöer att skydda från buller. Vidare är en god ljudmiljö en viktig ingrediens för att parker och grönområden ska kunna användas för rekreation.

3.2 Åtgärder

För att nå de angivna målen behövs naturligtvis åtgärder – operativa mål. Åtgärderna kan delas in i olika typer, t ex åtgärder vid källan, åtgärder hos de boende etc. Det är viktigt att åtgärderna beskrivs på ett entydigt sätt så att inte åtgärdernas innebörd kan misstolkas vid ett senare tillfälle. Vidare behöver utses en genomförandeansvarig samt anges en tidpunkt för genomförande av respektive åtgärd. Allra helst bör det redan i detta skede tas fram en genomförandeplan för varje åtgärd.

För att kunna föreslå fysiska åtgärder i åtgärdsprogrammet, t ex uppförande av 100 meter bullerskärm vid en skola, är det helt väsentligt att den föreslagna åtgärden har kostnadsbedömts. I annat fall behöver kostnaderna först utredas. Man behöver alltså relativt snabbt bestämma sig för vilken karaktär bullerprogrammet ska ha – ett övergripande mål- och inriktningsdokument eller ett detaljerat åtgärdsprogram ”gata för gata”. För vissa åtgärder kan det vara bättre att skjuta upp beslutet om fysiskt genomförande och istället låta utreda saken. Annars finns risken att arbetet med att ta fram åtgärdsprogrammet blir för utsträckt i tid.

De åtgärder som torde vara intressanta att arbeta med är bl a tystare vägbeläggning, trafikreglerande åtgärder såsom sänkta hastigheter och omdirigering av trafik, införande av miljözoner, fönsteråtgärder, bullerskärmsåtgärder och skärmande bebyggelse. När det gäller fönsteråtgärder finns möjlighet att söka statligt bidrag via Vägverket för att öka åtgärdstakten. Det kan generellt för bullerskyddande åtgärder vara en god idé att upprätta en ”bullerdatas”, så att kommunen får kontroll på vilka fastigheter som är åtgärdade.

Vidare kan man arbeta med upphandlingskrav (för t ex kollektivtrafik eller egna tjänstefordon) samt informerande åtgärder riktade mot kommuninvånarna om t ex val av fönsteråtgärder, utformning av bullerplank samt om deras egna möjligheter att minska bullret genom att välja tystare fordon, tystare däck och genom att köra på ett mjukare (och därigenom tystare) sätt.

3.3 Genomförandeorganisation

När programmet antas bör det tydligt anges vem som ansvarar för genomförandet av programmet samt hur organisationen ska se ut. Det måste även framgå hur genomförandet ska finansieras. Vidare är det bra om man redan i detta skede kan föreslå på vilket sätt arbetet med bullerprogrammet ska följas upp och utvärderas. Behöver t ex kommunfullmäktige (i samband med annan

miljöredovisning) informeras årligen om hur arbetet med buller fortskrider?
Vilka nyckeltal ska finnas för att följa arbetet?

3.4 Åtgärdsprogram enligt förordningen om omgivningsbuller

För åtgärdsprogram som omfattas av förordningen om omgivningsbuller (2004:675) anger den aktuella förordningen att åtgärdsprogrammet ska innehålla följande uppgifter:

- uppgift om att åtgärdsprogrammet är upprättat i enlighet med förordningen och vilken myndighet eller kommun som upprättat åtgärdsprogrammet,
- beskrivning av vilka bullerkällor som myndigheten eller kommunen är skyldig att kartlägga,
- sammanfattning av bullerkartläggningen (enligt samma förordning) som ska innefatta en uppskattning av det antal personer som beräknas vara utsatta för buller,
- beskrivning av situationer som behöver förbättras samt problem som bedöms vara prioriterade och kriterierna för hur dessa valts ut,
- sammanställning över de samråd som skett enligt 5 kap 4 § miljöbalken,
- beskrivning av de bullerminskande åtgärder som vidtagits eller planeras, däribland åtgärder som planeras att vidtas under de kommande fem åren,
- beskrivning av åtgärder för att skydda områden där ljudnivån ansetts utgöra en särskild kvalitet såsom parker, rekreationsområden, friluftsområden och andra natur- och kulturmiljöer,
- en långsiktig strategi för hantering av buller och effekten av buller, vid behov även minskning av buller,
- beskrivning av hur åtgärdsprogrammets genomförande och resultat avses att utvärderas,
- analys av kostnaderna i förhållande till åtgärdsprogrammets effektivitet och nytta, och
- sammanfattning av åtgärdsprogrammet.

Det kan vara till nytta att känna till förordningens krav i det fall lagstiftningen ändras så att även mindre kommuner än 100 000 invånare omfattas av förordningen. Ett sådant åtgärdsprogram ska även miljöbedömas enligt 6 kap 11 § miljöbalken.

(Slut delrapport Lathund för framtagande av åtgärdsprogram mot vägtrafikbuller i befintliga miljöer)



Foto: Christin Zackrisson



MILJÖSAMVERKAN
SKÅNE

Förslag på handläggningsrutin för klagomål på vägtrafikbuller (s 51-60)

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. Inledning	52
2. Utredning om olägenhet för människors hälsa föreligger	52
2.1 Klagomål inkommer	52
2.2 Tillsyn enligt plan- och bygglagen	53
2.3 Inhämtande av uppgifter från klagande	53
2.4 KommunikERING med verksamhetsutövare	54
2.5 Platsbesök mm	54
2.6 Begäran om uppgifter från VU	55
2.7 Val av riktvärden	55
2.8 Begäran om utredning om olägenhet för människors hälsa föreligger	57
3. Utredning av rimliga åtgärder	58
3.1 Bedömning om etappmålen gäller	58
3.2 Begäran/föreläggande om utredning av rimliga åtgärder	59
3.3 Bedömning om åtgärder är rimliga enligt 2 kap 7 § MB	59
4. Föreläggande om bullerreducerande åtgärder	60

1. INLEDNING

Denna handläggningsrutin är ett exempel på hur man vid den kommunala tillsynsmyndigheten kan handlägga ett klagomål på trafikbullen. Vilka steg i rutinen som används eller inte beror på omständigheterna i de olika ärendena. I vissa fall finns redan de beräkningar och den kunskap om platsen och jämförbara fall som behövs för ett avgörande om avskrivning eller om åtgärdskrav. I de flesta fall behöver man aldrig inhämta någon utredning om ”specifika ljudkällor på fordonen” eller ”varifrån transporterna utgår och anländer”. I andra fall är det högst aktuellt, exempelvis om en föråldrad, ”skramlande” busspark medfört nya klagomål eller om klagomålen avser den tunga trafiken på en väg vars trafik till stor del härrör från ett närliggande industriområde eller annat verksamhetsområde.

Oavsett hur man går tillväga vid hantering av ett klagomål behöver åtminstone tre frågor besvaras under utredningen:

1. Föreligger olägenhet för människors hälsa?
2. Vem är orsak till olägenheten?
3. Är åtgärder rimliga att kräva?

Det är först när dessa frågor kan besvaras som ett klagomål kan bemötas på ett korrekt sätt. Rutinen är tillämplig vad gäller bostäder samt byggnader för vård och undervisning (inklusive uteplats t ex skolgård)²⁸

2. UTREDNING OM OLÄGENHET FÖR MÄNNISKORS HÄLSA FÖRELIGGER

2.1 Klagomål inkommer

Klagomål på trafikbullen kommer in. I första hand bör tillsynsmyndigheten (TSM) rekommendera den klagande att kontakta ansvariga verksamhetsutövare (VU) enligt vidstående tabell. Genom sådan direktkontakt kan den klagande ofta få den information och eventuella åtgärder som efterfrågas, utan att ett tillsynsärende behöver initieras.

Verksamhetsutövare (VU) ²⁹	Ansvarsområde	Kontaktperson, telefon, mejladress
Kommunens väghållande nämnd ³⁰ (att: dess förvaltning)	Kommunala vägar (precisera)	
Vägverket	Statliga vägar (precisera)	
Kollektivtrafikbolag	Kollektivtrafik	
Dominerande transportslag ³¹		
Fastighetsägare/Bostadsrättsförening	Bostaden	

²⁸ Se kap 3 i juridikvägledningen om rättsfallet *Miljööverdomstolen 2000-09-04, M 238-2000/Skolgård*. Riktvärdena bör även kunna användas för andra vårdlokaler än för vårdboende.

²⁹ Se juridikvägledningen 1 a – d.

³⁰ I en kommun är det den politiska *nämnden* som kan föreläggas, inte *förvaltningen* eftersom denna inte är ett rättssubjekt. Personliga kontakter under denna punkt sker dock naturligtvis med personal vid förvaltningen.

³¹ Exempelvis åkeri, bergtäkt, sockerbruk etc - Se juridikvägledningen 1 a och b (samt c).

I detta skede kan det finnas åtminstone två verksamhetsutövare att vända sig till, dels väghållaren och dels fastighetsägaren (om det är en annan än den klagande). I sällsynta fall kan givetvis flera väghållare förekomma (eller banhållare vid spårtrafik) eller specifika transportslag t ex kollektivtrafik.

Normalt är väghållaren ansvarig för källbullret och fastighetsägaren för bostadsbyggnadens skick, t ex fasad och fönster. Båda verksamhetsutövarna kan därutöver vara ansvariga för yttre bullerskydd så som bullerplank och bullerval-lar, beroende på vem som ansvar för skötseln av dem. Om detta är oklart bör uppgifter om detta finnas i t ex exploateringsavtal mellan byggherren och kommunen. Vanligen underhåller kommunen bullerskydd inom allmän plats-mark och den enskilde fastighetsägaren anordningar inom kvartersmark. Inom vägområde kan Vägverket vara ansvarig.

2.2 Tillsyn enligt plan- och bygglagen

Innan man påbörjar handläggningen av ärendet bör man utreda om störningen ska utredas och/eller undanröjas genom tillsyn enligt plan- och bygglagen av den kommunala nämnden för plan- och byggfrågor. Mest uppenbart gäller detta när det handlar om ”nybyggda” bostäder där det fortfarande finns en byggherre att vända sig till eller garantitider etc. fortfarande gäller. Åtminstone bör bostäder uppförda efter våren 1997 (då riktvärden för nyetablering fast-slogs, se 2 kap juridikvägledningen) undergå någon slags prövning, men efter-som alla byggnader, oavsett om de är nya eller gamla, ska uppfylla gällande krav i bygglagstiftningen kan dock tillsyn enligt plan- och bygglagen alltid vara befo-gad.

Det kan exempelvis röra sig om brister i byggnaden eller i uppförandet av bul-lerskyddsåtgärder. I sådana fall ska ärendet överlämnas till nämnden för plan- och byggfrågor. Här är det lämpligt med en föregående gemensam genomgång av detaljplan, bygglovs- och bygganmälnanshandlingar. Gällande riktvärden för projektering och byggande av nya bostäder finns i lathunden för trafikbullerpo-licyn.

TSM har dock kvar en skyldighet att bevaka ärendet och kan inte avskriva det endast med hänvisning till överlämnandet.

Rutin

- a) Ska ärendet hanteras som ett tillsynsärende enligt plan- och bygglagen?
- b) Om så är fallet, bevaka ärendet till dess att bristerna/störningarna un-danröjts
- c) Om inte, fortsatt handläggning av TSM

2.3 Inhämtande av uppgifter från klagande

När det konstaterats att ärendet inte ska hanteras som ett tillsynsärende enligt plan- och bygglagen (eller plan- och byggmyndigheten inte inom rimlig tid ut-för den tillsyn de är skyldiga att utföra enligt PBL), och den klagande med eller utan föregående kontakt med VU fortfarande vill lämna in ett klagomål, ska

närmare uppgifter om den upplevda störningen hämtas in.³² Detta kan ske genom att:

- a) en skrivelse kommer in
- b) en klagomålsblankett sänds till den klagande som skickar tillbaks den ifylld, eller
- c) TSM antecknar uppgifterna direkt vid telefonsamtalet. Glöm inte att diarieföra anteckningarna (15 § förvaltningslagen, FL)

Om väsentliga uppgifter saknas i klagandens skrivelse/blankett bör kompletteringar begäras in muntligen eller skriftligen innan kommunikering.

2.4 Kommunikering med verksamhetsutövare

Klagomålet (skrivelsen, blanketten och/eller anteckningar) skickas till berörda VU (en eller flera) för yttrande eller så sker detta direkt per telefon (17 § FL). Fråga gärna redan här efter nödvändiga uppgifter – se under pkt 2.6.

Rimlig tid för skriftligt yttrande från VU är normalt tre veckor. Ange att beslut i ärendet kan fattas även om yttrande inte kommer in.

Efter kommunikering kan ibland VU ha vidtagit åtgärder som klaganden är nöjd med – kontrollera detta med klaganden och anteckna dennes svar. Ärendet kan då ofta avslutas, om det inte finns anledning att anta att olägenhet för människors hälsa ändå kvarstår.³³

2.5 Platsbesök mm

TSM gör en bedömning och eventuellt en indikationsmätning³⁴ på plats för att bilda sig en egen uppfattning om störningarna och de aktuella förutsättningarna samt om det finns anledning att tvivla på de uppgifter som lämnats.

Här bör noteras exempelvis ljudets karaktär, varaktighet, avstånd till källan, fönsterstandard, förekomst av tung trafik, trafikhinder, bullerplank, topografi m.m. beroende på klagomålet. Gör gärna anteckningar på en karta/ritning över platsen. Ha i minnet att det finns olika VU: väghållare, fastighetsägare, kollektivtrafikbolag etc. Glöm inte att diarieföra anteckningarna.

Redan här bör TSM kunna göra en första bedömning om vilken VU som i störst utsträckning bidrar till störningarna. Det kan t ex vara så att fönster eller bullerplank är i dåligt skick eller att det helt enkelt saknas bullerplank trots att det enligt bygglov eller exploateringsavtal/planhandlingar borde finnas ett sådant. Vidare kan trafikmängden överskrida den prognos som var tänkt när vägen/bostaden byggdes eller att hastighetsbegränsningen inte hålls. Här kan det finnas anledning att på nytt utreda om ärendet behöver granskas genom tillsyn enligt plan- och bygglagen.

³² Man kan inte avskriva ett klagomålsärende endast med hänvisning till att klagomålet överlämnats till VU. Aktiv bevakning och uppföljning måste ske.

³³ Avser enklare fall. Överklagbart beslut om att avsluta ärendet utan ytterligare åtgärder. Se Juridikvägledningen för vägtrafikbuller 8 d och e. Beslutet tillställs parterna (VU och klaganden) i enlighet med 21 § FL. Den som beslutet går emot bör delges (i första hand genom ordinär delgivning; brev med delgivningskvitto). Om olägenheter kvarstår är ärendet ofta inte löst: störningarna kan ju fortfarande drabba nya boende.

³⁴ Inför/vid indikationsmätningen är det lämpligt att läsa/tillämpa SNV Rapport 3298 vad gäller ”enklare mätning”.

Om man i detta skede kan slå fast vilka riktvärden som ska gälla för det aktuella klagomålet (se pkt 2.7) och dessa riktvärden klart underskrider, eller att etappmålen gäller (se pkt 3.1) och dessa tydligt klaras, kan beslut fattas om att avsluta ärendet⁷. Innan slutligt beslut fattas måste parterna få möjlighet att yttra sig över de uppgifter/utredningar som kommit in.

2.6 Begäran³⁵ om uppgifter³⁶ från VU

Om VU inte i ovanstående yttrande (se 2.4) frivilligt kommit in med de uppgifter som behövs för bedömningen om olägenhet för människors hälsa föreligger, kan det vara aktuellt att förelägga VU att komma in med sådana uppgifter som VU redan har tillgång till (lagstöd: 26 kap 21 § miljöbalken).

Denna punkt kan i vissa fall slås samman med punkt 2.8. En anledning till att först hämta in sådana uppgifter som redan finns framtagna hos VU är att dessa uppgifter kan vara tillräckliga för att bedöma graden av störning för att därefter gå direkt vidare till utredning om åtgärder (pkt 3.2) eller för att avskriva ärendet.

Vilka uppgifter som TSM behöver ta in beror bl a på vilka uppgifter som redan finns tillgängliga hos TSM och på klagomålet i det enskilda fallet (exempelvis kan klagomålet avse endast buller utomhus). Exempel:

- Beräknade bullervärden vid fasad, uteplats och inne i bostaden.
- Eventuella trafikräkningar.
- VU:s bedömning av om platsen omfattas av begreppet ”ny miljö/väsentlig ombyggnad” eller ”befintlig miljö” (se pkt 3.1 samt juridikvägledningen).
- VU:s bedömning av vilka riktvärden som bör användas för bedömning om olägenhet för människors hälsa föreligger (se pkt 2.7).

2.7 Val av riktvärden

I detta skede måste TSM göra en bedömning om vilka riktvärden som om de överskrider innebär att olägenhet för människors hälsa föreligger enligt 9 kap 3 § MB. Detta för att kunna gå vidare med utredning om dessa riktvärden överskrider. Nu har dessutom VU fått lämna synpunkter på vilka riktvärden som ska gälla för ärendet.

Riktvärden

I vissa fall kan riktvärden för byggbuller (NFS 2004:15), motorsportbanor (NFS 2004:16) eller industribuller (NV RR 1978:5) vara tillämpliga. Se juridikvägledning 1 a) och b). Denna rutin gäller inte sådana typer av ärenden, även om huvudfrågorna är desamma (föreligger olägenhet, vem är ansvarig, vilka åtgärder är rimliga att kräva).

Enligt rättspraxis tillämpas Infrastrukturpropositionens riktvärden³⁷ i störst utsträckning (se juridikvägledningen). Riktvärdena är numera preciserade av

³⁵ Beslutstrappan bör användas, dvs. 1. Uppmaning, 2. Föreläggande, 3. Föreläggande med vite, 4. Föreläggande med ökat vitesbelopp.

³⁶ Se juridikvägledningen kap 8 a om utredningsföreläggande.

Boverket, som genom sitt allmänna råd (2008:1) om buller i planeringen³⁸ gör sin tolkning av Infrastrukturpropositionens riktvärden. Nedan följer riktvärdena samt Boverkets precisering/tolkning:

- 30 dBA ekvivalentnivå inomhus

Avser en dygnekvivalent ljudnivå beräknad för ett trafikårsmedeldygn. Riktvärdet gäller för alla bostadsrum och ljudnivån beräknas för en situation med stängda fönster och öppet uteluftdon.

- 45 dBA maximalnivå inomhus nattetid

Avser en beräknad ljudnivå av den mest bullrande fordonstypen under en trafikårsmedelnatt. Nattetid avser perioden klockan 22.00 – 06.00. Maximalnivån får överskridas med högst 10 dBA fem gånger per natt. Ljudnivån beräknas för instrumentinställning F(fast) och för en situation med stängda fönster och öppet uteluftdon.

- 55 dBA ekvivalentnivå vid fasad

Avser en dygnekvivalent ljudnivå vid den mest exponerade fasaden beräknad för ett trafikårsmedeldygn och avser ett frifältsvärde utan hänsyn tagen till fasadreflektion.

- 70 dBA maximalnivå vid uteplats

Avser en ljudnivå beräknad av den mest bullrande fordonstypen under ett årsmedeldygn. Värdet avser ett frifältsvärde och fastställs med instrumentinställningen F(fast).

Boverket har även föreslagit ett femte riktvärde:

- 55 dBA ekvivalentnivå vid uteplats

Avser en ljudnivå beräknad för ett trafikårsmedeldygn och avser ett frifältsvärde utan hänsyn tagen till fasadreflektion.

Notera att Boverkets allmänna råd är framtagna för att primärt användas i den fysiska planeringen samt att det ännu inte finns någon rättspraxis (vare sig inom bygglagstiftningen som inom miljölagstiftningen) som stödjer sig mot råden. Det finns ändå skäl att anta att de allmänna råden kommer att bli vägledande även i miljöbalksärenden.

Ovanstående riktvärden tar ingen hänsyn till lågfrekvent buller. Riktvärden för sådant buller finns däremot i Socialstyrelsen allmänna råd (SOSFS 2005:6) om inomhusbuller³⁹ (tabell 2) och dessa är avsedda att användas vid handläggning av klagomål på lågfrekvent trafikbuller⁴⁰. Riktvärdena är följande:

³⁷ Prop. 1996/97:53. *Infrastrukturinriktning för framtida transporter*. Riktvärdena får bli direkt rättsverkan när de skrivs in i detaljplan men tillämpas även i andra fall där detaljplan inte föreligger.

³⁸ Buller i planeringen – planera för bostäder i områden utsatta för buller från väg- och spårtrafik. Boverket, Allmänna råd 2008:1.

³⁹ Socialstyrelsens allmänna råd (SOSFS 2005:6) om inomhusbuller.

⁴⁰ Se sid 63 i Socialstyrelsens handbok ”Buller – höga ljudnivåer och buller inomhus (2008).

(Tabell 2, SOSFS 2005:6)

Tersband (Hz) Ljudtrycksnivå (dB)

31,5	56
40	49
50	43
63	41,5
80	40
100	38
125	36
160	34
200	32

Om något eller flera av ovanstående riktvärden överskrids (Infrastrukturpropositionens, Boverkets eller Socialstyrelsens riktvärden), kan det anses att olägenhet för människors hälsa enligt 9 kap 3 § miljöbalken föreligger.

Det är däremot möjligt att man kan göra undantag från de nationella riktvärdena i de fall TSM i ett tidigare skede accepterat ”lokala” riktvärden för den aktuella bostaden. Detta skulle då kunna vara aktuellt om TSM genom formellt remissförfarande utan förbehåll tillstyrkt detaljplan och bygglov för det aktuella området där klagomålet föreligger, samt att det i bygglovs- och planhandlingarna klart och tydligt framgått vilka riktvärden för trafikbuller som inte får överskridas. Mer om detta finns att läsa om i 8 kap i juridikvägledningen.

Samma bedömning skulle då gälla för de ”lokala” riktvärdena som för de nationella; att när det kan konstateras att de överskrids kan det anses att olägenhet för människors hälsa enligt 9 kap 3 § miljöbalken föreligger.

Rutin

Följande frågeställningar behöver alltså utredas och besvaras:

- Ska nationella riktvärden tillämpas (och vilka)? Om så är fallet, dokumentera aktuella riktvärden till akten (genom t ex kopia av aktuellt underlag).
- Eller gäller ”lokala” riktvärden genom detaljplan eller bygglov? (se juridikvägledningen) Är dessa kompletta? Detta görs genom kontroll av eventuella yttranden från TSM i plan- och bygglovsärende. Det är själva *yttrandet* från TSM som utgör grund för om ”lokala” riktvärden ska tillämpas eller inte och *inte* enbart det faktum att den aktuella detaljplanen reglerar högsta tillåtna ljudnivå för trafikbuller. Om detta är fallet, dokumentera aktuella handlingar till akten.

2.8 Begäran³⁵ av utredning om olägenhet för människors hälsa föreligger⁴¹

Om TSM bedömer att ärendet kräver vidare utredning för att bedöma om olägenhet föreligger kan fler uppgifter krävas in av VU. Ofta kan man gå direkt till ett föreläggande om utredning med stöd av 26 kap 22 § MB, utan att först förelägga om att uppgifter ska lämnas in (enligt 2.6). Uppgifterna kan ju förstås begäras in samtidigt som TSM begär en mätning/utredning. Exempel på frågor

⁴¹ Se juridikvägledningen kap 8 a om utredningsföreläggande.

som utöver ovannämnda exempel i pkt 2.6 kan behöva beaktas och utredas är, beroende på omständigheterna och klagomålet:

- Bullerberäkning
- Bullermätning (om så behövs)
- Relevanta trafikmängder⁴² och säsongsvariationer⁴³
- Verklig resp. skyltad hastighet på vägen⁴⁴
- Fordonstyper och specifika ljudkällor på fordonen⁴⁵
- Varifrån transporterna utgår och anländer⁴⁶
- Besiktning av eventuella bullerskydds beskaffenhet
- Besiktning av fasader och fönsterskick

Om det i detta skede framgår att olägenhetsriktvärdena (de som valts enligt pkt 2.7) klart underskrids kan beslut fattas om att avsluta ärendet⁷. Innan slutligt beslut fattas måste parterna få möjlighet att yttra sig över de uppgifter/utredningar som kommit in.

Om riktvärdena däremot överskrids kan olägenhet för människors hälsa enligt 9 kap 3 § miljöbalken konstateras. Därmed är den första frågan besvarad: Ja, olägenhet för människors hälsa föreligger. Ärendet måste nu utredas vidare.

I detta skede bör TSM även vara klar över vilka bristerna är och vem som är ansvarig för att bristerna åtgärdas. Därmed kan även den andra frågan besvaras: vem är orsak till olägenheten? När utredningen nu går vidare måste TSM vara säker på att föreläggande riktas mot rätt VU.

3 UTREDNING AV RIMLIGA ÅTGÄRDER

3.1 Bedömning om etappmålen gäller

Nu är det klargjort vilka bullernivåerna är, att dessa innebär överskridanden av riktvärdena samt att olägenhet för människors hälsa föreligger. Det är först nu, eller om bullernivåerna ligger på gränsen av riktvärdena och en trafikökning kan antas ske inom en snar framtid som kan medföra ett överskridande⁴⁷, man kan gå vidare och titta närmare på möjliga åtgärder för att sänka ljudnivåerna.

När olägenhet för människors hälsa konstaterats visar rättspraxis att de *etappmål* som gäller för de statliga trafikverken har stor betydelse för utgången av ett ärende. Om klagomålet omfattas av etappmålen är möjligheterna till bullerreducerande åtgärder höga, medan klagomål som inte omfattas har små chanser. Här behöver alltså TSM ta ställning till om klagomålet omfattas av etappmålen eller inte, eftersom det kan ha betydelse för åtgärdskraven.

⁴² Juridikvägledningen 4.

⁴³ Juridikvägledningen 4 a.

⁴⁴ Juridikvägledningen 4 b.

⁴⁵ Juridikvägledningen 1 a-c och 4 d.

⁴⁶ Juridikvägledningen 1 a och b.

⁴⁷ Jämför juridikvägledningen för vägtrafikbuller, kap 3, Miljööverdomstolen 2008-10-13, M 2817-07/Kostnad kontrollera samhällsnytta, lägre krav med hänsyn till möjliga åtgärder. Hänsyn till förväntade framtida transportökningar har skett inom praxis vad avser buller från järnväg (i samband med beräkningar av bullernivåer).

Rutin

Följande frågeställning behöver alltså utredas och besvaras (se 3 kap i juridikvägledningen för vägledning om vilka fall som gäller):

- a) Ny eller befintlig miljö eller väsentlig ombyggnad?
- b) Överskrids ljudnivåerna för statliga etappmål?
- c) Finns eventuella kommunala etappmål?

3.2 Begäran/föreläggande om utredning av rimliga åtgärder⁴⁸

För att veta vilka åtgärder som är rimliga, vid en avvägning enligt 2 kap 7 § MB, behöver man veta vilken nytta (bullersänkning i nivå/tid etc.) och vilka kostnader åtgärderna bedöms medföra. Utan underlag kan man inte bedöma om det är rimligt att kräva åtgärder. Om uppgifterna inte lämnas frivilligt kan VU föreläggas att komma in med en sådan utredning. Även här är lagstödet 26 kap 22 § MB.

TSM förelägger³⁵ således VU (en eller flera) att utreda möjliga bullerbegränsande åtgärder som är praktiskt möjliga samt kostnaderna för dessa åtgärder. Åtgärderna kan indelas i de som minskar bullret vid källan, de som flyttar källan och de som på olika sätt avskärmar och dämpar bullret. Nedan anges exempel på åtgärder som kan utredas:

- Uppförande av bullerplank-/vallar
- Fönsteråtgärder
- Farthinder eller lägre skyltad hastighet
- Annan vägbeläggning
- Begränsningar i tid
- Avledning av trafik

Notera att målsättningen alltid bör vara att åtgärderna ska leda till att de valda riktvärdena (pkt 2.7) klaras.

3.3 Bedömning om åtgärder är rimliga enligt 2 kap 7 § MB

Det finns ett otal olika fall där åtgärder kan anses vara rimliga enligt 2 kap 7 § MB. Se juridikvägledningen för vägledning.

Om åtgärderna inte bedöms praktiskt/ekonomiskt rimliga avskrivs ärendet utan ytterligare åtgärder. Innan slutligt beslut fattas måste dock parterna som vanligt få möjlighet att yttra sig över de uppgifter/utredningar som kommit in.

⁴⁸ Se juridikvägledningen 8 a.

4. FÖRELÄGGANDE OM BULLERREDUCERANDE ÅTGÄRDER

Förelägg⁴⁹ om de bullerreducerande åtgärder som är rimliga med stöd av 26 kap 9 § och 2 kap 7 § MB (kostnader, praktisk genomförbarhet, fastighetsägarrens eventuella ansvar, redan planlagda åtgärder etc.) i förhållande till nyttan (bullerdämpningen)⁵⁰. Om åtgärder inte bedöms rimliga, ska ärendet avskrivas, se 3.3. Innan slutligt beslut fattas måste parterna få möjlighet att yttra sig över de uppgifter/utredningar som kommit in.

(Slut delrapport Förslag på handläggningsrutin för klagomål på vägtrafikbuller)

⁴⁹ Bör ske genom föreläggande direkt (hoppa över beslutstrappans steg 1, se not 9).

⁵⁰ Se juridikvägledningen 8 b (och c).



Foto: Anders Ekström



MILJÖSAMVERKAN
SKÅNE

Juridikvägledning för vägtrafikbullen (s 61-83)

Inför beslut i ett ärende som avser bullerstörningar orsakade av fordon behöver tillsynsmyndigheten ta fram olika uppgifter som grund för bedömningen. Oftast krävs ett klarläggande av följande: Vad som är bullerkällan, vem/vilka som är ansvarig/a, vilka riktvärden för buller som gäller, hur bullret ska beräknas/mätas och vilka krav som eventuellt kan ställas. Rättsfallen under respektive rubrik behandlar den rubricerade frågan, men som alltid är det tillrådligt att man läser hela domen själv innan man åberopar ett rättsfall i ett eget ärende. Denna vägledning ska dock förhoppningsvis kunna göra sökandet efter ett relevant rättsfall avsevärt kortare.⁵¹ Samtliga rättsfall har vunnit laga kraft, om inte annat anges.

Rättsfallen är hämtade från Infosoc och www.rattsinfosok.dom.se

⁵¹ Denna vägledning är inte en uttömmande beskrivning av tillämpliga rättsfall och gör inte anspråk på att återge samtliga intressanta uppgifter i refererade rättsfall. Referatet har lyft fram frågan som anges i rubriken. Alternativet hade varit att endast ange rubriken, vilket bedöms vara ett sämre alternativ.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. Bullerkälla och ansvarig	63
a) Transporter inom ett verksamhetsområde och/eller på in- och utfart	63
b) Byggarbetsplats	64
c) Rörlig källa	64
d) Trafik på väg	65
e) Fastighetsägarens ansvar	65
2. Riktvärden för vägbuller	66
3. Etappmål för befintlig bebyggelse och avsteg från etappmålen	68
4. Beräkningar och mätningar	71
a) Mest trafiktäta perioden	71
b) Verklig hastighet eller skyltad, hänsyn till accelerationer mm	71
c) Fasadreflektion, uteplats, bostadsområdet i övrigt	71
d) Ljudets karaktär	72
5. Kostnader och rimlighetsavvägningar mm	72
6. Förhållandet till PBL, civilrättsliga avtal, bullerservitut mm	73
7. Hänsyn till miljömål, åtgärdsprogram, planerade åtgärder mm	75
8. Åtgärdskrav/avskrivning (vite, precisering mm)	76
a) Föreläggande om utredning	77
b) Föreläggande om bullerbegränsande åtgärder	78
c) Föreläggande/förbud med begränsningar av verksamheten	79
d) Avskriva klagomålet – ingen olägenhet	79
e) Avskriva klagomålet – ingen olägenhet, men etappmålet klaras	79
f) Avskriva klagomålet – olägenhet, men åtgärder är orimligt kostsamma i förhållande till nyttan	80
9. Utformning av beslut	80
10. Diskussion	81

1. BULLERKÄLLA OCH ANSVARIG

a) Transporter inom ett verksamhetsområde och/eller på in- och utfart

Verksamhetsutövaren, t ex över en miljöfarlig verksamhet (s k A-, B-, C- eller ”U”-anläggning) är som regel ansvarig för transporter som genereras vid verksamheten, även om transporterna utförs av leverantörer, kunder eller andra⁵².

Bindande bestämmelser om bullerbegränsningar kan finnas i villkor för verksamheten.

För motorsportbanor gäller särskilda riktvärden inom verksamhetsområdet (NFS 2004:16). Besökarnas trafik till och från anläggningen bedöms dock som huvudregel med riktvärdena för vägtrafikbuller som grund.

Naturvårdsverkets allmänna råd för industribuller (NV RR 1978:5) med riktvärden för externt industribuller utomhus gäller även transporter inom verksamhetsområdet samt på in- och utfart. För trafik på angränsande vägar utanför anläggningens område som förekommer på grund av verksamheten vid anläggningen kan bedömningsgrunderna för vägtrafikbuller vara vägledande, anges det i tillämpningsanvisningarna. Hänsyn bör tas till hur stor andel av trafiken som alstras till följd av industrin.

Miljööverdomstolen 2005-06-02, M 6671-2004 / Buller på transportväg från verksamhet

Några markägare i Umeå fick tillstånd av länsstyrelsen till ny bergtäkt. Anläggandet av en ny transportväg fastställdes som ett särskilt villkor i tillståndet. Boende i närheten överklagade tillståndet. Markägarna ansökte om ändring av villkoret för att få transportera en viss mängd material under ett antal dagar på den befintliga skogsvägen öster om täkten. Länsstyrelsen avslog ansökan och markägarna överklagade. Miljödomstolen i Umeå tingsrätt beslutade att ändra villkoret i enlighet med markägarnas förslag med vissa begränsningar under dygnet. Ett antal närboende överklagade domen och Miljööverdomstolen beslutade att villkoret i det meddelade tillståndet inte skulle ändras med motiveringen att markägarna inte visat att förutsättningar förelåg att mildra det aktuella villkoret.

Miljööverdomstolen 2007-02-08, M 3092-2006 / Buller från tillfart till motorsportverksamhet

Målet avsåg prövning av en endurobana. Prövningen avseende bullerstörningar skulle även, ansåg Miljööverdomstolen, omfatta buller från tillfartsvägarna då dessa ansågs vara en följd av banans existens. I egenskap av verksamhetsutövare hade motorsportklubben ansvar för dessa störningar.

Miljööverdomstolen 2007-11-22, M 6387-2006 / Hamns ansvar för olägenheter från annans fartyg

Tillståndsprövning av hamn. En verksamhetsutövare är (med begränsning för prövningens omfattning) ansvarig för samtliga olägenheter inom sitt verksamhetsområde som utgörs av verksamhetsområdet (i detta fall hamnområdet inkl. dithörande vattenområde), vilket inkluderar olägenheter av fartygsdrift. Miljööverdomstolen bedömde att hamnen torde ha möjligheter att avtalsvägen förmå rederierna att vidta åtgärder på fartygen för att minska olägenheter.

⁵² Högsta domstolen har 2004-06-21 i mål T 2223-03 bl a fastslagit att transporter till och från en miljöfarlig verksamhet är att anse som följdföretag till verksamheten. Om de ska anses ha ett omedelbart samband med den tillståndsprövade verksamheten avgörs genom en sammanvägning. Där ingår bl a transporternas karaktär och omfattning och avstånd till anläggningen samt olägenheterna från transporterna relaterat till olägenheterna från övrig trafik och annan verksamhet. En rimlig avgränsning kan vara att kräva redovisning av miljökonsekvenser i anläggningens närområde. Miljööverdomstolen har i avgörande 2005-03-23 i mål M 9336-02, bl a fastslagit att bestämmandet av *närområdet* ska utgå från typen av miljöpåverkan. För buller är det området som störs av buller från anläggningen ifråga.

Miljödomstolen Vänersborg 2007-04-18, M 198-2007 / Leveranser till apotek

Leveranser till Apoteket medförde störningar under cirka 15 min vanligtvis någon gång kl. 03.30-05.30. Antalet ljudhändelser över 45 dBA var vid kontroll 30 st. och ekvivalentnivån uppmättes till 57,6 dBA. Bygg- och miljönämnden förelade Apoteket AB att upphöra med transporter mellan 22.00 och 06.00. Apoteket överklagade beslutet till Länsstyrelsen med argumentet att beslutet är ställt till fel person då Apoteket AB ansåg sig sakna inflytande över vilka tider som läkemedlen levererades. Länsstyrelsen gick på Apotekets linje och upphävde det överklagade beslutet. Även de störda överklagade beslutet och menade att transporterna bör upphöra mellan 22.00 och 07.30. Länsstyrelsen avlog deras överklagande. De klagande samt Bygg- och miljönämnden i Gislaved överklagar beslutet. De klagande vill ha tiden för leveransfrihet ändrad till 22.00-07.30. Bygg- och miljönämnden vidhåller att det bör vara Apoteket AB som ska betraktas som verksamhetsutövare vilket även de klagande anser. Vänersborgs tingsrätt upphäver Länsstyrelsens beslut och anger tiden för varutransporter får ske till kl. 07.00 till 22.00. I sitt domskäl anger tingsrätten att den omständigheten att Apoteket AB inte uppträder som avtalspart vid upphandling av varor och transporter saknar betydelse då verksamheten med varuleveranser får anses ha ett så omedelbart samband med den bedrivna verksamheten att den utgör del av själva verksamheten.

Även entreprenörer/uppdragstagare kan anses ansvara för verksamheten. Ansvaret ökar med självständigheten och uppdragets omfattning. Bedömningen görs utifrån förhållandena i det enskilda fallet.

Miljööverdomstolen 2005-11-03, M 2812-2005/Entreprenörers ansvar

Ett ärende rörde klagomål på bl a buller från en återvinningsstation. En uppdragstagare ansågs bedriva miljöfarlig verksamhet vid anläggningen och var därför att betrakta som verksamhetsutövare, samt hade en sådan ställning att det både hade den faktiska och rättsliga möjligheten att vidta åtgärder mot störningarna. Dessutom ansvarade uppdragstagaren för att lov och tillstånd fanns för anläggningen.

b) Byggarbetsplats

Exploatören/byggherren är ansvarig, men även entreprenörer kan anses ansvara för ”sin del” – ansvaret ökar med självständigheten. Se rättsfall under 1a).

Buller från trafik till och från bygghjälsten bör bedömas efter de riktvärden som gäller för trafikbuller, anger Naturvårdsverket i sina allmänna råd. Trafik inom bygghjälsten samt på in- och utfart bör bedömas som byggbuller, som har särskilda riktvärden enligt Naturvårdsverkets allmänna råd om byggbuller (NFS 2004:15). Bindande bestämmelser för byggverksamhet kan dessutom finnas i lokala föreskrifter.

Miljödomstolen i Växjö 2008-06-27, M 1715-2008 / Gränsen för bygghjälsten

En miljönämnd förbjöd en teknisk nämnd att låta utföra transporter med bl a lastbil på en tillfartsväg (och vändplats) till en större bygghjälsten kl 18.00-09.00 p g a olägenhet för två boende. Riktvärdet för maximalt byggbuller (nattetid) överskreds vid varje passage med ett arbetsfordon. Riktvärdet för ekvivalent byggbuller överskreds dagtid, men antalet passager minskade efter hand så att värdet efter det att beslutet meddelats underskreds. Nämnden hänvisade i beslutet till riktlinjerna för såväl byggbuller som trafikbuller och valde det senare då det ansågs rimligt bl a med anledning av avståndet till bygghjälsten samt då verksamhetsutövaren vägrade utföra möjliga skyddsåtgärder för bullerminskning. Miljödomstolen bedömde att riktvärden för buller vid bygghjälsten var tillämpliga och upphävde förbudet.

c) Rörlig källa

Rörliga källor är inte miljöfarlig verksamhet, såvida inte den rörliga källan är del av en anläggning/verksamhet (se 1a). Kommunala nämnden har ändå tillsynen om den rörliga källan ger risk för olägenhet för människors hälsa, exempelvis

genom buller eller genom avgaser från tomgångskörning. Fordonets (eller motsvarande) ägare och/eller användare är ansvarig.

Miljööverdomstolen 2006-05-24, M 8471-2003 / Föreläggande mot rörlig källa

En miljönämnd förelade tre färjebolag att förse fartygsmotorer med selektiv katalytisk avgasrening. Eftersom färjorna är rörliga källor och inte miljöfarlig verksamhet kunde nämnden inte meddela föreläggandet i sin roll som tillsynsmyndighet över sådan verksamhet. Däremot hade kommunen ansvar för tillsyn av hälsoskyddet och kravet var befogat med hänsyn till det. Rederierna förelades att installera rening.

d) Trafik på väg

i. Statlig väg

Riksdagens riktvärden för vägbuller – se nedan - gäller för de statliga vägarna (väghållare är Vägverket).

ii. Kommunal väg

Riksdagens riktvärden tillämpas som huvudregel också gentemot kommunal väghållare. Se dock diskussionerna under kap 3, 6, 7 och 9.

Miljööverdomstolen 2008-10-03, M 4549-07 / Kommunal väghållare

En fastighetsägare klagade på buller från vägtrafik på kommunal väg, i tätortsmiljö. Riksdagens riktvärden för vägtrafikbuller tillämpades. Bullernivåerna understeg den nivå som normalt skulle överskridas för att åtgärder vid befintlig bebyggelse skulle kunna krävas, dvs 65 dBA. Klagomålet föranledde därmed ingen åtgärd. (Se även Naturvårdsverkets yttrande i målet, som finns att hämta på verkets hemsida.)

iii. Enskild väg

Om det rör sig om en enskild väghållare ska samma riktvärden sannolikt tillämpas. Dock troligen inte etappmålet, som anses rimligt för Vägverket/kommun med anledning av den stora omfattningen av fastigheter med störningar, vilket medför att åtgärder måste ske i etapper av ekonomiska skäl. Rimlighetsavvägning i övrigt ska dock alltid göras (2 kap 7 § MB).

e) Fastighetsägarens ansvar

Fastighetsägare och nyttjanderättshavare har ett ansvar enligt 9 kap 9 § 2 st miljöbalken att vidta de åtgärder som skäligen kan krävas för att hindra uppkomsten av eller undanröja olägenheter för människors hälsa (för de som bor och verkar på fastigheten). Vid en rimlighetsavvägning bör man kunna ta hänsyn till att fastighetsägaren/hyresvärden etc på detta sätt har ansvar för fastighetens skick och utformning, bl a att fönstren har en sådan bullerdämpning som rimligt kan krävas (normalfönsterkrav). Se diskussion under kap 9.

Miljööverdomstolen 2005-04-19, M 9663-2003 / Högre kostnader än bidraget för fönsteråtgärder

En hyresgäst hade satt in nya fönster på grund av trafikbuller som kostade mer än vad han fick i fönsterbidrag från verksamhetsutövaren (kommunen). Han kunde inte kräva skadestånd enligt miljöbalken av kommunen för den extra kostnaden. Då den skada hyresgästen lidit berodde på att lägenheten inte uppfyllde kraven enligt JB 12 kap (hyreslagen) skulle skadeståndsanspråket i stället ha riktats mot hyresvärden, ansåg Miljööverdomstolen.

Länsstyrelsens i Stockholms län beslut 2008-06-30, 505-05-39888 / Fasaddämpning (det har inte klarlagts om beslutet vunnit laga kraft)

Rekommenderade värden inomhus överskreds med 5 dBA för både max- och ekvivalentnivåer i sovrummet. Fastigheten uppvisade dock mycket dålig fasaddämpning på endast 25 dBA mot

”normalt 30 dBA med tvåglasfönster i ändamålsenligt skick”. Fönstren i sovrummet saknade tätningsslister vilket med all sannolikhet, ansåg länsstyrelsen, bidrog till att riktvärdena överskreds. Länsstyrelsen fann att det inte var rimligt att kräva av väghållaren att vidta åtgärder. Länsstyrelsen hade också beaktat det föreslagna åtgärdsprogrammet för omgivningsbuller.

Att byggnaden uppfyllde byggreglerna vid tiden för uppförandet, har ingen betydelse för prövningen enligt miljöbalken avseende om det föreligger olägenheter och om åtgärdskrav kan ställas. Byggnadens ålder och skick kan dock ha betydelse för kostnaderna för åtgärderna och vilka åtgärder som är möjliga att utföra och kan därför komma att vägas in i rimlighetsavvägningen.

Miljööverdomstolen 2004-12-15, M 2084-2003 / Högre krav än byggreglerna vid uppförandet

En fastighet byggd 1964, som när den byggdes uppfyllde då gällande ventilationskrav, bedömdes ha otillräcklig ventilation (endast vädringsfönster). Ägaren förelades vid vite att installera tilluftsventiler i lägenheten, utreda förhållandena i resten av fastigheten samt visa att SoS:s allmänna råd uppfylldes.

Miljödomstolen i Växjö, 2004-06-02, M 3195-2003 / Högre krav än byggregler vid uppförandet

Ett fastighetsbolag förelades att installera tilluftsventiler i bostad från 1960-talet. Att den befintliga självdragsventilationen uppfyllde de krav som gällde då huset uppfördes förändrade inte bedömningen.

2. RIKTVÄRDEN FÖR VÄGBULLER

Vid bedömningen av om och vilka bullerdämpande åtgärder som bör vidtas utmed en viss sträcka är utgångspunkten att de ska syfta till att begränsa nivåerna till vad som motsvarar en god miljö. En god miljö motsvaras av de bullervärden för ny- och ombyggnader som Riksdagen har fastställt i samband med Infrastrukturpropositionen (1996/97:53). Överstigande ses som ett bevis på att det föreligger risk för olägenhet för människors hälsa. **Följande riktvärden bör normalt inte överskridas vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur:**

- 30 dBA ekvivalentnivå inomhus
- 45 dBA maximalnivå inomhus nattetid
- 55 dBA ekvivalentnivå utomhus (vid fasad)
- 70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad

I de fall utomhusnivån inte kan reduceras till nivåer enligt ovan anges det att inriktningen bör vara att inomhusvärdena inte överskrids.

Värdena är inte rättsligt bindande utan ska ses som riktlinjer, inte enbart för ny- eller ombyggnation, utan även för det fortsatta arbetet att komma till rätta med störningarna i befintlig bebyggelse. Värdena har dock fått stort genomslag i praxis.

Ovanstående riktvärden tar ingen hänsyn till lågfrekvent buller. Riktvärden för lågfrekvent buller finns däremot i Socialstyrelsen allmänna råd (SOSFS 2005:6) om inomhusbuller (tabell 2) och dessa är avsedda att användas vid handläggning av klagomål på lågfrekvent trafikbuller.

Vid avgörandet om det kan anses rimligt att vidta åtgärder för att uppnå riktvärdena måste det alltid göras en bedömning av de faktiska förhållandena i varje enskilt fall. Den aktuella bullersituationen måste då ställas mot vilken

bullerreducering som är tekniskt möjlig och ekonomiskt rimlig att åstadkomma. Domstolarna har ansett att en samlad bedömning av en hel järnvägssträcka med en totalavvägning av rimliga åtgärder som skäligen kan krävas bara kan komma ifråga vid en tillståndsprövning (frivillig), se bl a Miljööverdomstolen 2005-10-18, M 8991-03. Så länge det inte är fallet, blir verksamhetsutövaren underkastad en avvägning i varje enskilt fall.

Bostäder och vägar byggda/ombyggda efter **våren 1997** antas ha blivit uppförda så att de fastlagda riktvärdena klaras. Dessa bostäder och vägar klassas därför som ”**ny miljö**” och ska i princip uppfylla riktvärdena genast och omfattas således inte av etappmålen. Istället går man direkt vidare till frågan om åtgärder är rimliga att utföra och i så fall vilka.

Samma resonemang gäller för vägar och gator som byggts om väsentligt efter våren 1997 och de definieras därför som ”väsentliga ombyggnader”. Gränserna för vad som är **väsentlig ombyggnad** av trafikinfrastruktur bestäms i praxis:

Miljööverdomstolen 2007-04-26, M 3434-2006 / Väsentlig ombyggnad

En ombyggnad kan klassas som väsentlig ombyggnad om åtgärderna som vidtas är av sådan dignitet som medför väsentliga förändringar av vägens karaktär. Sådana förändringar kan t.ex. vara en omläggning av en väg genom att den breddas väsentligt, så att den får fler körfält och högre hastighetsgränser, eller genom att den läggs om i åtminstone delvis ny sträckning.

Miljödomstolen 2008-07-10, M 761-2008 / Väsentlig ombyggnad

En miljö- och hälsoskyddsnämnd förelade vägverket att i samband med en breddning av E4:n bland annat att uppföra en vall och två meter höga skärmar utmed vägen, för att klara riktvärdet 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasaden på ett antal fastigheter. Dessa åtgärder var kostsamma, men inte orimligt kostsamma i förhållande till vad som skulle uppnås.

Vägleddning kan även fås i domar som rör buller från järnvägstrafik. Miljööverdomstolen har i ovanstående dom (M 3434-06) angett att de principiella övervägandena som gjorts i dessa fall också är tillämpliga när det gäller buller från vägtrafik.

Miljööverdomstolen 2005-10-18, M 9590-2003 / Väsentlig ombyggnad

Utgångspunkten för när en förändring av bullersituationen skall ha ägt rum för att anse det skäligt med en strängare bedömning av kraven på bullerbegränsningsåtgärder bör rimligen vara när ovan nämnda proposition beslutades, nämligen våren 1997. Järnvägssträckningar som genomgått förändringar och utbyggnader före år 1997 bör normalt sett anses vara att hänföra till befintliga miljöer. Det sagda utesluter emellertid inte att en bedömning i det enskilda fallet kan medföra att det även för dessa fall ställs krav på mer långtgående begränsningar av bullernivåerna än vad som anges i propositionen t.ex. vid genomgripande förändringar av tågtrafiken.

Miljööverdomstolen 2003-10-21, M 7066-02 / Väsentlig ombyggnad

Den materiella upprustningen och de kapacitetshöjande åtgärderna var sammantaget av sådan omfattning att de inte kunde anses motsvara sk normalt underhåll och därmed skulle det betraktas som väsentlig ombyggnad (upprustning i form av elektrifiering, anläggning av två mötesplatser, byten till betongsliprar och skarvfri räls m.m.) Av miljödomstolens dom framgår att åtgärderna ska ses sammantagna och inte enbart i förhållande till vad som skett i anslutning till varje fastighet.

3. ETAPPMÅL FÖR BEFINTLIG BEBYGGELSE OCH AV- STEG FRÅN ETAPPMÅLEN

För bostäder eller vägar byggda innan våren 1997 fanns vid tidpunkten för uppförandet inga fastlagda nationella riktvärden för nyetablering av bostäder eller vägar varför dessa är att betrakta som ”**befintlig miljö**”. Målet är dock att ovan nämnda riktvärden ska uppfyllas för all bebyggelse, såväl befintlig som ny. Eftersom det rör sig om stora kostnader behöver åtgärderna vidtas etappvis, så att de **värst utsatta platserna åtgärdas först**.

I propositionen anges därför att ett åtgärdsprogram för vägtrafiken i en **första etapp** bör omfatta **befintliga bostadsmiljöer med buller överstigande 65 dBA ekvivalentnivå utomhus vid fasad**. Åtgärderna bör i första hand leda till begränsningar av inomhusnivåer som överstiger 30 dBA ekvivalentnivå och 45 dBA maximalnivå.

Utgångspunkten vid en bedömning av om och vilka bullerbegränsningsåtgärder som bör vidtas är att åtgärderna ska syfta till att begränsa bullernivåerna så att dessa inte är högre än vad som motsvarar en god miljö, d v s att de ska ligga under riktvärdena för ny miljö/väsentlig ombyggnad. Det innebär alltså att om bullret vid en bostad i befintlig miljö överskrider etappmålet, ska som huvudregel bullerbegränsande åtgärder vidtas så att bullret klarar riktvärdena, inte bara etappmålet.

Om det är en statlig väg och de klagandes bostad exponeras för mer buller än ovan angivna ljudnivåer omfattas bostaden av etappmålen och åtgärder måste vidtas av Vägverket om inte detta redan är gjort. I Skåne ska Vägverket enligt uppgift vara klara med etappmål 1 samt ha påbörjat **etapp 2: Åtgärder vidtas för boende som utsätts för maxbuller på över 55 dBA inomhus mer än fem gånger per natt**.

Om kommunen har egna etappmål eller liknande för de kommunala vägarna – oavsett om de sträcker sig längre än de statliga etappmålen eller inte – ska sannolikt kommunens egna mål tillämpas även om detta ännu inte är fastslaget i praxis. De kommunala målen bör vara fastställda i nämnd eller kommunfullmäktige. Se även vidare kap 7 om kommunala åtgärdsprogram m.m.

Miljööverdomstolen 2008-10-03, M 4549-2007 / Etappmålet klaras, inga krav

En fastighetsägare klagade på buller från vägtrafik på en fastighet som låg i en tätortsmiljö. Den aktuella vägsträckan närmast huset är en påfartssträcka. Den tillåtna hastigheten är 50 km/tim, men accelerationsfilen stimulerar till högre hastigheter. Enligt klagande kan ingen del av tomten som ligger mot vägen nyttjas. Mätningar och beräkningar visar utomhusvärden på 36, 57 och 63 dBA ekvivalent nivå. Bullernivåerna utomhus på fastigheten understiger 65 dBA. Att beakta är också att åtgärderna i detta fall skulle syfta till att begränsa bullerolägenheterna utomhus, vilket inte kan anses lika angeläget som att dämpa höga inomhusnivåer, samt att det finns stora delar av fastigheten som har en godtagbar bullernivå även utomhus. Klagomålet föranledde därmed ingen åtgärd.

Miljödomstolen i Vänersborg 2007-08-23, M 1265-2007 / Liten ombyggnad, ökad trafik, etappmålet klaras, inga krav

Ljudnivån vid fasad var 62 dBA ekv. Ombyggnaden av vägen har bl a omfattat ytterligare ett körfält och en så kallad vägbula. Trafikökningen beräknades öka från cirka 7000 fordon per vardagsdygn till cirka 10- 11 000 fordon per vardagsdygn d v s ungefär 40 till 60%. Det är ostridigt att den eftersträlvade ljudnivån vid fasad borde vara 55 dBA ekvivalent nivå. Domstolen talar inte om ”väsentlig ombyggnad” utan konstaterar bara att fallet bör betraktas som befintlig miljö. Parallellt för man också fram att varje fall ändå bör bedömas för sig och att man

då ska göra en skälighetsavvägning enligt 2 kap 7 §. Både länsstyrelse och tingsrätt finner det oskäligt att kräva åtgärder utan att några specificerade kostnader nämns i de båda domarna. Vaghållaren (kommun) ansågs inte skyldig att vidta skyddsåtgärder avseende trafikbuller i stadsmiljö. Det var fråga om en befintlig bostadsmiljö och därmed gällde riktvärdet om 65 dBA utomhus. Då bullret understeg 65 dBA omfattades inte fastigheten av första etappen i regeringens proposition om handlingsplan mot buller.

Miljödomstolen i Nacka 2008-07-10, M 761-2008 / Etappmålet överskreds och kostnaderna för åtgärderna bedömdes rimliga

En miljönämnd beslutade att förelägga Vägverket att i samband med breddning av E4:an att uppföra en vall och två meter höga skärmar för att klara riktvärdet 55dBA ekvivalent ljudnivå för fastigheterna. Vägverket anförde att det ska vara samhällsekonomiskt rimligt i förhållande till alternativa åtgärder och överklagade till Länsstyrelsen, som i sin tur visade ärendet åter till miljönämnden med anledning av att bullerskyddsåtgärderna inte var miljömässigt motiverade i förhållande till de höga kostnaderna för åtgärderna. Miljödomstolen upphävde länsstyrelsens beslut och fastställde miljönämndens. Miljödomstolen ansåg att kommunens förelagda åtgärdsalternativ inte var orimligt kostsamt i förhållande till vad som uppnås.

En **väsentlig ombyggnad** som förändrat bullersituationen kan göra att det anses mer rimligt att ställa högre krav på vidtagande av åtgärder än i befintliga miljöer. Då tillämpas riktvärdena enligt kap 2.

Miljööverdomstolen 2005-10-18, M 8991-03 / Tidpunkt för nybebyggelse/ombyggnad

”Utgångspunkten för när en förändring av bullersituationen ska ha ägt rum för att anse det skäligt med en strängare bedömning av kraven på bullerbegränsningsåtgärder bör rimligen vara när ovan nämnda proposition beslutades, nämligen våren 1997. Järnvägssträckningar som genomgått förändringar och utbyggnader före år 1997 bör normalt sett anses vara att hänföra till befintliga miljöer. Det sagda utesluter emellertid inte att en bedömning i det enskilda fallet kan medföra att det även för dessa fall ställs krav på mer långtgående begränsningar av bullernivåerna än vad som anges i propositionen t.ex. vid genomgripande förändringar av tågtrafiken.” (Det gjordes dock inte i detta fall av olika skäl.)

Skäl för avsteg från etappmålet kan anses föreligga så att åtgärder ändå ska vidtas, utan att avvakta nästa etapp. Se även nedan under 5.

Miljööverdomstolen 2008-10-13, M 2817-07 / Kostnad kontra samhällsnytta, lägre krav med hänsyn till möjliga åtgärder

Vägverket hade prioriterat inomhusmiljön genom att vidta fönsteråtgärder redan på 1990-talet vid bostäderna. Efter att trafiken ökat ökade också den ekvivalenta ljudnivån till 69 dBA och den maximala ljudnivån till 73 dBA vid fasad utomhus. Vägverket återopade att man uppfyllt etappmålet. Miljönämnden förelade Vägverket att inkomma med uppgifter om vilka åtgärder som skulle vidtas för att minska bullret vid bostäderna. Länsstyrelsen gjorde bedömningen att det var alltför långtgående att förelägga om åtgärder för att reducera ljudnivån så att denna inte översteg 55 dBA ekvivalentnivå utomhus och ansåg att 60 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus var en mer rimlig nivå med hänsyn till möjliga åtgärder. Länsstyrelsen ändrade föreläggandet på så sätt att bullerreducerande åtgärder skulle utföras så att trafikbullret utomhus vid bostäder inte översteg 60 dBA ekvivalentnivå. Ärendet överklagades till Miljödomstolen som avlog överklagandet och förtydligade föreläggandet med ett antal fastigheter som även dem skulle omfattas. Miljööverdomstolen fastställer sedan Miljödomstolens dom med ändringen att åtgärderna för att uppnå de av Länsstyrelsen föreskrivna bullernivåerna ska vara vidtagna ett visst datum. Miljööverdomstolen anser att det inte framkommit annat än att det är tekniskt möjligt att vidta åtgärder (bullerskärm, hastighetsbegränsning och eller bullerdämpande beläggning) för att nå den bullerdämpning utomhus som föreskrivits genom Länsstyrelsens beslut. Vägverket har invänt att kostnaderna för att uppnå dessa bullernivåer kan uppskattas till mellan 3 och 5 miljoner kronor. Miljööverdomstolen konstaterar att kostnaden för att uppfylla föreläggandet kan bli hög, men då Vägverket planerat byta beläggning på sträckan under 2009 borde denna kunna begränsas till merkostnaden för vägmaterialet samt eventuellt högre underhållskostnad. Detta ska också ställas mot den samhällsnytta som åtgärderna ur hälsosynpunkt kommer att medföra.

Miljösamverkan Skåne vägtrafikbuller februari 2010

Miljööverdomstolen 2000-09-04, M 238-2000 / Skolgård

Vägverket förelades att vidta bullerreducerande åtgärder vid skolgård trots att anläggningen inte var upptagen i det åtgärdsprogram som i en första etapp skulle omfatta de bostadsfastigheter som exponerades av vägtrafikbuller uppgående till 65 dBA ekvivalentnivå utomhus vid fasad.

Miljödomstolen Östersund 2005-04-28, M 1002-2005 / Vibrationer

Vid vibrationsmätning uppmättes vibrationer inom intervallet 2,8-6,9 mm/s från aktuell vägsträcka utanför klagandens bostad. Bullret beräknades till 59 dBA ekv. vid fasad. Det var fråga om "befintlig miljö". Av utredningen i målet framgick bl a att de kraftigaste vibrationerna uppstod när fordon passerar den broskarv som var belägen alldeles utanför klagandens fastighet. Enligt klaganden ökade den tunga trafiken på aktuell vägsträcka i samband med byggandet av Botniabanan. Under de förhållandena var det enligt domstolen motiverat att kräva att Vägverket närmare utreder vilka åtgärder, inklusive kostnaderna för och effekten av sådana åtgärder, som kan vidtas för att minska störningarna av buller och vibrationer från trafiken längs den aktuella vägsträckan. Därefter får tillsynsmyndigheten ta ställning till om det är skäligt att ålägga Vägverket att vidta skyddsåtgärder.

Se även Miljödomstolen i Växjö 2008-05-28, M 3184-2007 / Ljudets karaktär under 4 d nedan.

Miljööverdomstolen 2008-10-02, M 3491-2007 / Etappmålet klaras, inga krav på åtgärder

Efter att boende framfört klagomål på trafikbuller begär en miljönämnd att Vägverket ska redovisa aktuella trafikbullernivåer för bostadshusen. Vägverkets bullerkartläggning visar att ingen av fastigheterna har en ekvivalent ljudnivå överskridande 60 dBA. Miljönämnden konstaterar att det saknas underlag för att kräva ytterligare bulleravskärmningar mot vägen [och avskriver ärendet från vidare handläggning]. Länsstyrelsen delar miljönämndens ställningstagande och avslår överklagandet. Miljödomstolen upphäver underinstansernas beslut och visar ärendet åter till miljönämnden. Miljödomstolen menar att det är miljömässigt motiverat att kräva att Vägverket vidtar bullerreducerande åtgärder så att bullernivån på samtliga fastigheter understiger 55dBA utomhus mätt som dygnsekvivalent värde, trots att det inte handlar om nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastrukturer. Domen överklagas till Miljööverdomstolen som upphäver Miljödomstolens dom och fastställer Länsstyrelsens beslut. Miljööverdomstolen skriver bl a i sitt domskäl att det inte finns några särskilda omständigheter som i detta fall skulle motivera avsteg från den prioritering som anges i infrastrukturpropositionen och som följer av Miljööverdomstolens praxis.

Miljödomstolen i Vänersborg 2006-01-26, M 5329-04 / Etappmålet klaras men åtgärdskravet bedöms rimligt

Tekniska myndighetsnämnden förelade Vägverket att senast visst datum ha vidtagit skyddsåtgärder på en fastighet belägen 1,5 m från länsväg så att ljudnivån inomhus som maxvärde inte överskrider 45 dBA samt så att ljudnivån på uteplatsen inte överskrider 55 dBA ekvivalent nivå och 70 dBA som maximal nivå. Befintlig miljö. Vid utredningen av fallet uppmättes bullernivån till 61 dBA ekvivalent vid fasad. Första etappen klaras. Det aktuella bostadshuset som är beläget i vägkanten är försett med äldre tvåglasfönster varför nämnden som en första åtgärd bedömt det lämpligt att byta ut fyra fönster i gaveln mot vägen. Kostnaden får vid en avvägning mot den förbättring av inomhusmiljön som kan förväntas uppstå inte anses orimligt betungade för Vägverket. Miljödomstolen finner således vid en samlad bedömning att det är skäligt att förelägga Vägverket att vidta bullerreducerande åtgärder i form av utbyte av fyra fönster i gaveln mot vägen.

Miljödomstolen i Växjö 2008-07-22, M 334-2008 / Enda möjligheten till uteplats, krav oavsett om åtgärderna är att anse som väsentlig ombyggnad alt. s k riktade åtgärder

En miljönämnd beslutade att förelägga Vägverket i egenskap av väghållare att upprätta en bullerreducerande skärm så att ekvivalenta ljudnivån 55 dBA och maximala ljudnivån 70 dBA ej överskreds vid bostadens uteplats. Beslutet överklagades av Vägverket och Länsstyrelsen beslutade att hänvisa till infrastrukturpropositionen och med anledning av att ljudnivån vid den klagandes fastighet inte överskred 65 dBA ansågs bullerdämpande åtgärder inte vara motiverade. Beslutet överklagades av klagande och Miljödomstolen beslutade att förelägga Vägverket att upprätta ett bullerplank med motiveringen att hänsyn bör tas till att uteplatsen på den klagandes fastighet är den enda möjligheten till utevistelse som finns på den aktuella fastigheten.

4. BERÄKNINGAR OCH MÄTNINGAR

a) Mest trafiktäta perioden

Riktvärdena (LAeq) beräknas normalt på basis av årsmedeldygnstrafiken, men särskilda omständigheter kan motivera att ljudnivån baseras på basis av en annan tidsperiod – exempelvis om en stor del av årstrafiken förekommer under en kortare tid. Beräkningar/mätningar bör då baseras på den mest intensiva perioden.

Miljööverdomstolen 2009-05-06, M 3482-2008, och Miljödomstolen i Växjö 2008-04-04, M 2178-2007 / Mest trafiktäta perioder

MD menar att eftersom trafik- och bullersituationen i fallet varierar kraftigt över året, är det relevant att låta den mest störande perioden vara utgångspunkt för om det ska krävas åtgärder eller inte, dvs. ur störningssynpunkt kan inte en tystare vinterperiod kompensera för en bullerstörd sommarsäsong.

Målet var uppe i MÖD för prövning av en annan fråga, men även MÖD sa att bedömningen av vilka krav som är möjligt och rimligt att kräva ska baseras på de faktiska förhållandena i varje enskilt fall och hänvisade till ”mätning av aktuella bullernivåer under högsäsong”.

Miljööverdomstolen 2007-04-26, M 3434-2006 / Hänsyn till trafiktätaste perioden

Då de boende använde bostäderna främst på sommaren, då trafiken samtidigt var som värst, skulle mätning/beräkning av ekvivalentnivån utgå från trafiken under sommaren.

b) Verklig hastighet eller skyltad, hänsyn till accelerationer mm

Vid beräkningar och mätningar bör – kan antydans i praxis - hänsyn tas till verklig hastighet, accelerationer i backe, om det finns anledning att anta att dessa förhållanden inverkar på bullernivåerna. Jämför även med fallen avseende trafiktätaste perioden.

Miljööverdomstolen 2008-10-03, M 4549-2007 / Mätningar/beräkningar baseras på verklig hastighet (se ovan under 3)

Se även Högsta domstolen, NJA 1999 sid 385/Skadeståndsmål, som går in på frågorna om orts-/allmänvanlighet och buller med anledning av acceleration efter en korsning.

c) Fasadreflektion, uteplats, bostadsområdet i övrigt

Fasadreflektionen bör räknas in, anser Naturvårdsverket (2001-12-20, Dnr 540-355-01 Rv, Riktvärden för trafikbuller..., sid 39 f):

”När det gäller fasadreflektion har man hitintills inte räknat med denna bullerökning när man bedömt uppfyllelse av bullerriktvärdet. Det är här viktigt att uppmärksamma att på uteplats i anslutning till fasaden upplevs i verkligheten även det reflekterande ljudet. Detta innebär att ljudnivån ökar med c:a 3 dBA och nivån på uteplatsen uppgår därför till 58 dBA. När det gäller störningsgraden vid ljudnivån 55 dBA_{Leq} 24 h har undersökningar visat att i samband med vägtrafik har andelen mycket störda varit 5-10% vid denna nivå. När det däremot gäller järnvägstrafik där inga vibrationer förekommer känner sig knappt någon sig mycket störd vid denna nivå. En förutsättning för detta är dock att den maximala ljudnivån då inte överstiger 80 dBA. Denna skillnad i störningsgrad mellan väg- och järnvägstrafik har beaktats på så sätt att för järnvägsbuller medges en höjning av riktvärdet för buller i bostadsområdet i övrigt till 60 dBA_{Leq} 24 h. För att erhålla efterfrågad jämförbarhet mellan väg- och järnvägstrafikbuller är det lämpligt att för uteplats låta fasadreflexen vara inräknad när det gäller både vägtrafikbuller

och järnvägsbuller. ... När det gäller uppfyllelse av bullerriktvärdet för bostadsområdet i övrigt bör nivån 55 dBA_{Leq} 24 h för vägtrafik avse frifältsvärde eller ett till frifältsvärde omräknat värde.”

Miljööverdomstolen 2008-10-02, M 3491-2007

”Enligt Naturvårdsverket bör fasadreflex inkluderas i bullervärdet” anger Miljööverdomstolen och tar hänsyn till detta vid beräkningarna av trafikbullret. Frågan i sig prövades dock inte.

d) Ljudets karaktär

Miljödomstolen i Växjö 2008-05-28, M 3184-2007 / Ljudets karaktär

Boende nära en ekodukt (bredare bro) uppgav att tjutande ljud uppkom nattetid. Vägverket utförde mätningar av ljudnivån som visade att den låg under de störningsnivåer där krav på åtgärder kunde ställas. Vägverket förelades dock att särskilt utreda de tjutande ljuden då störningsbegreppet inte bara omfattade ljudnivåer utan även ljudets karaktär.

Kommentar: I domen framgår inte vilka riktvärden som skulle tillämpas för det tjutande ljudet – t ex Infrastrukturpropositionens riktvärden för trafikbuller, Naturvårdsverkets riktvärden för externt industribuller utomhus eller Socialstyrelsens riktvärden (SOSFS 2005:6) för inomhusbuller – bara att det tjutande ljudet skulle ”utredas”.

Vibrationer – se Miljödomstolen Östersund 2005-04-28, M 1002-2005 under 3) ovan samt Miljödomstolen i Vänersborg 2008-07-21, M 1683-08.

Lågfrekventa ljud bör beaktas där det är relevant, med tillämpning av tabell 2 i Socialstyrelsens allmänna råd (SOSFS 2005:6) om buller inomhus.

Vid tomgångskörning bör man utreda hur ofta detta sker, varför och möjliga åtgärder, etc. Se mer under 8 b).

5. KOSTNADER OCH RIMLIGHETSAVVÄGNINGAR MM

Se rättsfall under 3) om att skäl för avsteg med hänsyn till kostnaderna kan finnas även om etappmålet uppfylls. Se även rättsfall ovan under kap 3 .

Miljödomstolen i Nacka, 2008-07-10, M 761-2008

Domen gör en bra sammanfattning av praxis vad gäller nytto-/kostnadsbedömningen:

”... bullersituationen måste... ställas mot vilken bullerreducering som är tekniskt möjlig och ekonomiskt rimlig att åstadkomma (Miljööverdomstolens dom, MÖD 2005:62, [M1512-04 2005-10-18]). Mot bakgrund av att Vägverkets intention vid projekteringen av vägombyggnaden var att innehålla en bullernivågräns på 55 dBA ekvivalentnivå utomhus (vid fasad) bör, vid bedömningen av vad som är tekniskt och ekonomiskt rimligt att åstadkomma, utgångspunkten vara att kostnaderna för bullerskyddsåtgärder ställs i relation till den totala kostnaden för breddningen av motorvägen. Miljööverdomstolen har i ett flertal mål prövat frågan om vilka åtgärder som är rimliga för att minska bullerstörningar från trafik. I MÖD 2005:12 [M181-04 2005-03-11] bedömdes en bullerskärm för ca 350 000 kr som rimlig då buller från tågtrafik nattetid uppmättes till 63 dBA inomhus i en fastighet. I MÖD 2004:28 [M6015-03, 2004-06-01, nämns nedan] bedömdes bullerplank och bullerskydd till en kostnad om ca 200 000 kr per berörd fastighet inte vara en orimlig kostnad. Åtgärder för 600 000 kr för att minska bullret från tåg i en fastighet där bullernivån översteg 55 dBA i sovrum har dock inte ansetts skäligt. Fastigheten i målet var taxerad till 200 000 kr (MÖD 2006:34 [M7319-05 2006-07-03, fallet nämns nedan under 8 f)]).

Utöver skälighetsbedömningen i det enskilda fallet skall också hänsyn tas till det ovan angivna miljömålet och ambitionen att generellt minska trafikbullret i samhället (jfr MÖD 2006:53 [om wc, M9983-04 2006-11-09]).

Miljödomstolen i Vänersborg 2006-01-26, M 5329-04. Se sammanfattning av rättsfallet under 3).

MD finner det skäligt att förelägga Vägverket att vidta bullerreducerande åtgärder i form av utbyte av fyra fönster i gaveln mot vägen trots att sådana åtgärder enligt regeringens åtgärdsprogram i första hand ska vidtas för bostäder där den ekvivalenta ljudnivån uppgick till 65 dBA. Kostnaden får vid en avvägning mot den förbättring av inomhusmiljön som kan förväntas uppstå inte anses orimligt betungade för Vägverket.

Miljööverdomstolen 2002-06-06, M 7971-2000

Banverket förelades att senast ett visst datum i samråd med fastighetsägaren och med dennes samtycke ha åtgärdat ljudnivåerna så att maxnivån inomhus nattetid inte översteg riktvärdet. Att kostnaden var större än fastighetens värde ansågs inte vara skäl att frånga riktvärdena (avsåg maxvärden inomhus nattetid).

Miljööverdomstolen 2004-06-01, M 6015-03

Befintlig järnväg. I nytto-/kostnadsavvägningen tog Miljödomstolen upp de omfattande investeringar som gjorts på banan och att dessa medfört högre turtäthet och därmed ökat buller. Beräknad kostnad om 5 000 – 10 000 kr per löpmeter ansågs inte oskäligen (förlängning av plank på en 400-meterssträcka och ett nytt lågt plank på 350 m på en bullervall som bekostades av kommunen). Bullernivåerna uppgick till 75-82 dBA max Fast.

Boverket menar att man i städers centrala delar i vissa fall kan tillåtas medge avsteg från riktvärdena om man t ex har en tyst eller luddämpad sida och bullersituationen i övrigt är tillfredsställande. Jämför med diskussionen om lokala etappmål/lokala riktvärden under kap 6 och 7.

6. FÖRHÅLLANDET TILL PBL, CIVILRÄTTSLIGA AVTAL, BULLERSERVITUT MM

I en detaljplan får bestämmas om bl a skyddsanordningar för att motverka störningar från omgivningen och, om det finns särskilda skäl, högsta tillåtna värden för störningar genom luftförorening, buller, skakning, ljus eller annat liknande som omfattas av 9 kap. miljöbalken (5 kap 7 § 11 plan- och bygglagen, 1987:10, PBL).

Vid bedömningen enligt miljöbalken om det föreligger en olägenhet för människors hälsa enligt 9 kap 3 § MB och om det är rimligt att kräva åtgärder av visst slag eller med viss bullerbegränsande verkan, tas inte hänsyn till om bullret godtagits i civilrättsliga avtal, och inte om det godtagits vid planläggning enligt PBL, eller vid avvägningar enligt annan lagstiftning. Miljöbalken gäller parallellt med PBL, vilket innebär att om en åtgärd har medgivits enligt PBL, eller har vissa begränsningar enligt den lagen, hindrar det inte att man med stöd av miljöbalken kan ställa hårdare krav. Detta framgår av förarbetena till miljöbalken samt ett flertal rättsfall. Den enda begränsningen är att tillstånd eller dispens enligt miljöbalken inte får meddelas i strid mot detaljplan/områdesbestämmelser enligt PBL (MB 2:6), med undantag för små avvikelser som inte motverkar syftet med planen/bestämmelserna.

Frågan är om man kan ta hänsyn till ”lokala riktvärden” i form av att det i bygglovs- och planhandlingarna klart och tydligt framgått vilka riktvärden för trafikbuller som inte får överskridas. Sådana riktvärden är valda efter förutsättningarna på platsen. Eventuellt kan man göra undantag från de nationella riktvärdena i så fall, dock bör det endast ske i de fall tillsynsmyndigheten genom formellt remissförfarande utan förbehåll vad gäller planens ”lokala” riktvärden tillstyrkt detaljplan eller bygglov för det aktuella området där klagomålet före-

ligger. Tillsynsmyndighetens bedömning (d v s tidigare tillstyrkan) bör omprövas i de fall nya omständigheter tillförts ärendet. Det kan t ex handla om ny rättspraxis som gör att man måste göra avsteg från den tidigare tillstyrkan av bygglovet eller planen.

I de flesta fall torde de lokala riktvärdena i hög grad överensstämma med de nationella riktvärdena. Det som kan särskilja dem är t ex antal överskridanden nattetid inomhus eller vid uteplats, att fasadreflektioner ska inkluderas istället för exkluderas vid uteplats, att riktvärdet gäller för bostadsområdet i övrigt istället för vid fasad etc. Det torde inte vara frågan om helt andra värden, såvida inte kompensationsåtgärder i form av t ex tyst sida eller genomgående lägenheter föreligger. Detta ska då framgå tydligt i detaljplanen. I dessa fall kan t ex riktvärdet vid fasad vara högre än det nationella riktvärdet 55 dBA ekvivalentnivå.

Det kan även finnas fall där de lokala riktvärdena är ofullständiga, t ex att det saknas uppgifter om hur många överskridanden som tillåts nattetid eller vid uteplats.

Där det föreligger sådana oklarheter måste de nationella riktvärdena och de centrala verkens vägledningar till dessa tillämpas.

Oavsett hur man bedömer ovanstående bör man alltid vid en rimlighetsavvägning enligt miljöbalken kunna beakta om hårdare bullerkrav ställts i detaljplanen, eftersom de kraven då kan antas vara förutsedda av den ansvarige.

Naturvårdsverket anger följande på sin hemsida:

”Enligt [miljö]balken är det verksamhetsutövaren som har ansvaret för att en skada eller olägenhet avhjälpas. I det här fallet är verksamhetsutövaren den som driver den bullrande verksamheten, till exempel vägen eller industrin. Även om en exploatör utför bullerskyddsåtgärder i samband med byggandet av bostäder, så fräntar detta inte verksamhetsutövaren ett framtida ansvar. Det kan inte uteslutas att klagomål kan komma från boende längre fram i tiden även om bullerskyddsåtgärder vidtagits av exploatören. Då är det verksamhetsutövaren som är ansvarig för att vidta eventuella åtgärder. Det är till verksamhetsutövaren tillsynsmyndigheten, i de flesta fall kommunen, kommer att rikta sig. Verksamhetsutövaren kan inte frita sig ansvar genom att hänvisa till exploatören. ...[utan] kan föreläggas att vidta ytterligare bullerskyddsåtgärder på bostäder som byggts efter att till exempel vägen eller järnvägen anlagts. Vi vill samtidigt påpeka att detta gäller även för andra miljöfarliga verksamheter än trafikinfrastruktur.”

I Boverkets remissutgåva av handboken Flygbuller i planeringen anger verket (sid 26) att bullerservitut inte har stöd i PBL eftersom lokaliseringsprövningen ska göras på objektiva grunder och inte med hänsyn till civilrättsliga överenskommelser.

Bullerservitut kan lagligen skrivas in i fastighetsregistret och innebär då att det är civilrättsligt bindande mellan fastigheterna. Krav enligt miljöbalken kan dock ställas oavsett vad som framgår av avtalen, istället får frågan om avtalsbrott mm lösas civilrättsligt utanför miljöbalksärendet. Vägledning bör kunna fås av nedanstående domar.

Miljööverdomstolen 2003-10-21, M 7066-02 / Väsentlig ombyggnad

Järnväg. Förlikningsavtal mellan Banverket och en fastighetsägare ”påverkar inte bedömningen av vilka skyddsåtgärder som är skäligen att vidta” avseende fastigheten i fråga, ansåg Miljööverdomstolen. Sådana avtal har alltså ingen betydelse för prövningen enligt miljöbalken. Miljödomstolen skrev dessutom att miljöbalken är indispositiv lagstiftning, vilket innebär att de eventuella överenskommelser eller förlikningsavtal inte tar över de krav som lagen ställer.

Miljööverdomstolen 2009-03-19, M 2826-2008 / ”Frivilligt” utsatta för buller

På en rockklubb visade en ljudnivåmätning att rekommenderade ljudnivåer enligt Socialstyrelsens allmänna råd överskreds. Bolaget som drev rockklubben förelades att upprätta och redovisa ett egenkontrollprogram som säkerställde att ljudnivån där publik vistades inte överskred 100 dBA i ekvivalentnivå och 115 dBA i maxnivå. Bolaget invände bl a att publiken var i lokalerna frivilligt. Miljööverdomstolen konstaterade att kravet att undvika olägenhet för människors hälsa gäller oavsett att bolagets besökare befinner sig i lokalerna frivilligt.

7. HÄNSYN TILL MILJÖMÅL, ÅTGÄRDSPROGRAM, PLANERADE ÅTGÄRDER MM

Regeringen har i den senaste miljömålspropositionen (Svenska miljömål – ett gemensamt uppdrag, prop. 2004/05:150) konstaterat att trafikbuller är ett stort hälsoproblem, särskilt i större tätorter, och att omkring två miljoner människor i Sverige bedöms vara utsatta för trafikbuller som överskrider de av riksdagen antagna riktvärdena utomhus vid bostaden. Cirka 80 procent av trafikbullret kommer från vägtrafiken (se s. 190 a. prop.). Riksdagens miljömål *God bebyggd miljö* har som delmål 3 att antalet människor som utsätts för trafikbullerstömingar överstigande de riktvärden som riksdagen ställt sig bakom för buller i bostäder skall ha minskat med 5 procent till år 2010 jämfört med år 1998.

Citat ur MÖD 070426, M 3434-06

De nationella miljökvalitetsmålen bör vara vägledande för tillämpning av både miljöbalken och plan- och bygglagen vid samhällsplanering.

Målen kan vägas in vid kostnads-/nyttobedömningen enligt 2 kap 7 § MB och vid tillämpning av 1 kap 1 § MB.

Den 1 juli 2004 trädde förordning (2004:675) om omgivningsbuller i kraft. Förordningen genomför Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/49/EG om bedömning och hantering av omgivningsbuller (bullerdirektivet), i svensk lagstiftning. Direktivet syftar till att samordna bullerarbetet och vara en grund för åtgärder för att minska buller från större källor, bl a vägtrafik. Enligt förordningen finns en skyldighet att genom kartläggning av buller och upprättande av åtgärdsprogram, sträva efter att omgivningsbuller inte medför skadliga effekter på människors hälsa. Detta är en miljökvalitetsnorm enligt miljöbalken – en s k målsättningsnorm. Utifrån kartläggning av bullernivåer och beräkning av antalet exponerade personer utarbetas åtgärdsprogram av de ansvariga trafikverken och kommunerna. I första fasen har Stockholm, Göteborg och Malmö kartlagt buller från vägtrafik, spårtrafik och flygplatser samt stora industrier och hamnar inom kommunerna. I fas 2 ingår även mindre kommuner, vägar och järnvägar. Därefter upprepas kartläggning och åtgärdsprogram vart femte år.

Miljökvalitetsnormer ska iakttas (5 kap 3 § MB). Vid tillsynen ska myndigheter säkerställa att miljökvalitetsnormerna uppfylls. Avvägningen enligt 2 kap 7 § MB får dessutom inte medföra att en miljökvalitetsnorm åsidosätts. Det har dock inte meddelats några miljökvalitetsnormer för buller. Hur kan ett åtgärdsprogram för buller då tillämpas i tillsynen? Kommunens nämnd för miljöfrågor är i egenskap av tillsynsmyndighet för hälsoskyddet skyldig att vidta de åtgärder och besluta om de förelägganden som behövs för att miljöbalken ska följas, vilket gäller oavsett om det finns ett åtgärdsprogram eller inte. Detta förhållande bekräftas och slås fast även av miljööverdomstolen i MÖD 2006:28 (Färjemålet

– M 8471-03, 2006-05-24) där domstolen fastställde att nämndens tillsynsinsatser mot ett färjerederi var befogat med hänsyn till skyddet för människors hälsa eftersom färjornas utsläpp av kväveoxider innebar en risk för överskridanden av miljökvalitetsnormer, vilka har tillkommit just till skydd för människors hälsa. Det krävs dock inte överskridande av miljökvalitetsnorm för att åtgärd ska kunna krävas, utan det är ett stöd för bedömningen av att det föreligger en olägenhet enligt 9 kap 3 § MB. Ett åtgärdsprogram kan alltså vara ett stöd för, men är inte något hinder mot, att förelägga om åtgärder i ett enskilt fall. Tillsynsmyndigheten kan både förelägga om att åtgärder som ingår i ett åtgärdsprogram ska genomföras, och förelägga om åtgärder som inte ingår i ett åtgärdsprogram (vilket var fallet i Färjemålet).

Vad gäller hur hänsyn kan tas till planerade bullerskyddsåtgärder enligt exempelvis bullerpolicy eller åtgärdsprogram, jämför med följande rättsfall som fick olika utgång.

Miljööverdomstolen 2003-04-28, M 4186-2001 / Åtgärder fick avvakta till övriga planerade åtgärder vid en planerad ombyggnad

Riktvärdena överstegs och störningarna var betydande. Det var dock tillräckligt att Banverket vidtog bullerbegränsande åtgärder vid fastigheten inom en treårsperiod i samband med övriga bullerskyddsåtgärder som skulle vidtas på en utbyggnad av järnvägen till dubbelspår.

Miljööverdomstolen 2005-10-18, M 9590-2003 / Åtgärdsplanering hindrade inte krav

Miljööverdomstolen ansåg att bullernivåerna var så höga att det utifrån hälsosynpunkt var nödvändigt att Banverket som verksamhetsutövare vidtar skyddsåtgärder enligt 2 kap, 3 § miljöbalken och att dessa skulle genomföras inom den tid som miljönämnden har medgett (efter överklagandena blev det utgången av 2006), d.v.s. tidigare än vad anslaget till Banverket medgett samt tidigare än Banverkets planering för kommunen (2010). (jfr också Miljööverdomstolens dom 2005-06-29 i mål nr M 3304-04).

Miljödomstolen i Växjö, 2003-12-03, M 3226-03 / Hänsyn till planerade vägarbeten

Bullersituationen vid fastigheten var sådan att kommunen som verksamhetsutövare behövde vidta åtgärder. Miljödomstolen tog dock hänsyn till att kommunen hade börjat bygga ut antalet tillfartsvägar och en trafikled utanför centralorten, vilket sannolikt skulle avlasta den bullerstörda gatan, vilket skulle leda till en lägre ljudnivå inom fastigheten. Domstolen ansåg att några krav i dagsläget inte skulle ställas på kommunen, utan man skulle avvakta tills att det nya vägnätet var utbyggt.

Se även Länsstyrelsens i Stockholms län beslut 2008-06-30, 505-05-39888 (okänt om beslutet vunnit laga kraft). Länsstyrelsen beaktade det föreslagna åtgärdsprogrammet för omgivningsbuller.

8. ÅTGÄRDSKRAV/AVSKRIVNING (VITE, PRECISERING MM)

Föreläggande vid vite får, men behövs oftast inte, föreläggas stat och kommun eftersom det förutsätts att de lojalt följer gällande beslut meddelade av myndighet och domstol⁵³. Se t ex

⁵³ Detta anförs ordagrant i en av de nedanför uppräknade domarna samt berörs i *Kommentar till viteslagstiftningen* av Rune Lavin (1a uppl), sid 36. Lavin nämner även på sid 34 f att det i rättspraxis finns en rad exempel på att vitesförelägganden kunnat riktas mot kommuner och att som föreläggande myndighet har här fungerat bl a kommunal nämnd för specialreglerad författning ("även t ex kommunens egen hälsovårdsnämnd/miljö- och hälsoskyddsnämnd). Vitesförelägganden har huvudsakligen riktats mot en kommun "såsom privaträttsligt subjekt".

- Miljööverdomstolen 2002-06-06, M 7971-2000 (vite ansågs ej behövas mot Banverket)⁵⁴
- Miljööverdomstolen 2005-03-11, M 181-2004 (vite befogat gentemot Banverket, med hänvisning till Banverkets ”affärsdrivande” verksamhet)⁵⁵
- Miljööverdomstolen 2004-06-01, M 6015-2003 (vitesföreläggande mot kommunalt bolag, SL)

Ett föreläggande måste preciseras så att det framgår vilka fastigheter som det omfattar, även om vägsträckan är känd. (Se exempel nedan under a).

Ett föreläggande måste vara klart och tydligt så att adressaten utan svårigheter eller risk för missförstånd kan få klart för sig vad han eller hon skall göra och när det ska vara uppfyllt. Ett föreläggande bör därför inte innehålla bara allmänt hållna formuleringar, hänvisningar till allmänna råd e.d. Undantagsvis kan ett föreläggande som utformats på det sättet ändå godtas, om föreläggandets närmare innebörd - exempelvis p.g.a. tidigare kontakter i ärendet - ändå kan anses klar för den enskilde. Särskilt vitesförelägganden måste vara noggrant skrivna (se Miljööverdomstolens dom 2003-09-19 i mål nr M 2909-03 och ovan nämnda dom 2004-06-01 i mål nr M 6015-2003).

a) Föreläggande om utredning

Föreläggande om utredning sker med stöd av 26 kap 22 § miljöbalken. Föreläggande om förslag till förbättringar av egenkontrollen sker dock med stöd av 26 kap 19 § miljöbalken. Förelägg inte om en plan för åtgärder förrän det är klarlagt *vilka* åtgärder som är möjliga och rimliga att utföra. D v s föreläggande om *utredning av möjliga alternativa åtgärder och kostnaderna för dessa* ska komma före ett föreläggande om åtgärder eller plan för genomförande av åtgärder.

Miljööverdomstolen 2009-05-06, M 3482-2008, och Miljödomstolen i Nacka 2008-04-04, M 2178-2007 / Precisering av föreläggande

Efter att miljödomstolen i en dom hade skrivit att ”bullernivåerna väsentligt översteg det långsiktiga målet om 55 dBA och att bullerdämpande åtgärder därmed var befogade samt att Vägverket borde redovisa olika åtgärder för att sänka trafikbullret som kan bli aktuella” så förelade Miljönämnden Vägverket att redovisa ”en plan för åtgärder för att sänka trafikbullret på den aktuella vägsträckan så att bullernivåerna utomhus, vid fasad på befintlig bostadsbebyggelse, inte översteg 55 dBA ekvivalentnivå till den 31 december 2007”. Detta ansåg dock varken Miljödomstolen eller Miljööverdomstolen var en tillräcklig precisering av föreläggandet:

”Ett föreläggande borde utformas så att Vägverket gavs möjlighet att välja alternativa åtgärder för att uppnå satta inomhusvärden enligt infrastrukturpropositionen (prop. 1996/97:53). Ett sätt att uppnå detta, skulle självklart kunna vara att dämpa bullret i utomhusmiljön. Men det skulle också kunna ske genom att Vägverket t ex vidtog fasadåtgärder på berörda fastigheter. Vidare kunde konstateras att föreläggandet inte hade preciserats med avseende på vilka fastigheter som omfattas.” Miljööverdomstolen hänvisade till Miljödomstolens text, där det stod bl a: ”...även om åtgärderna i första etappen inriktas på att begränsa inomhusnivåerna (d.v.s. normalt fasadåtgärder) bör även om möjligt de långsiktiga målen för utomhusmiljöer (för bostadsbebyggelse enligt riksdagsbeslut) uppnås. Det betyder att även uteplatser och balkonger om möjligt bör åtgärdas...om det är möjligt, ska åtgärder vidtas även mot buller utomhus under den första etappen av åtgärdsprogrammet om bullernivån överstiger 65 dBA ekvivalentnivå

⁵⁴ Rättsfallet nämns även under kap 5 denna vägledning i frågan om rimliga kostnader.

⁵⁵ Rättsfallet nämns även under kap 5 denna vägledning i frågan om rimliga kostnader.

utomhus vid fasad. Vad som är möjligt får bedömas med utgångspunkt från vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt med hänsyn till nyttan av skyddsåtgärderna och försiktighetsmåten i 2 kap. miljöbalken. Som miljödomstolen anförde måste bedömningen göras av de faktiska förhållandena i varje enskilt fall. / Det kan sålunda inte uteslutas att Vägverket, efter mätning av aktuella bullernivåer under högsäsong och utredning om tekniska möjligheter att minska bullret samt kostnaderna för sådana åtgärder, bör förpliktas att vidta åtgärder även för förbättring av utomhusmiljön. De åtgärder som ligger närmast till hands synes vara hastighetsbegränsning hela eller delar av året, omdirigering av tyngre trafik vissa tider eller omarbetsning av vägbeläggningen. Syftet bör vara att minska bullernivån till under 65 dBA vid husfasaderna utmed den aktuella vägsträckan. Åtgärder som syftar till att reducera utomhusbullret kan också framstå som rationella på längre sikt då de i allmänhet reducerar även inomhusbullret.”

Alltså säger domstolen här att nämnden först borde ha förelagt om ”utredning om tekniska möjligheter att minska bullret samt kostnaderna för sådana åtgärder” och först därefter om de åtgärder som bedöms rimliga. Dessutom anser domstolarna att underlaget beträffande buller under högsäsongen var otillräckligt för att kunna göra bedömningen om det var rimligt att ställa krav avseende utomhusbullret. Något som dock är märkligt för den utomstående som läser domarna, är varför domstolarna nöjer sig med att förbättringarna för utomhusmiljön ska syfta till att bullernivåerna ska minskas till endast 65 dBA och inte till under riktvärdet 55 dBA vid husfasad. Utan den utredning om möjliga åtgärder, som domstolarna efterfrågar, finns inte anledning att göra den begränsningen.

Detta ärende är ett bra exempel på de svårigheter som de kommunala nämnderna har att utforma ett föreläggande på ett för domstolarna godtagbart sätt. Trots ett uttryckligt yrkande om hjälp: ”att Miljööverdomstolen ska undersöka möjligheterna att i det nu aktuella målet precisera föreläggandet på ett för miljödomstolarna acceptabelt sätt”, fick nämnden ett svårttytt svar.

Miljödomstolen Östersund 2005-04-28, M 1002-2005 (okänt om beslutet vunnit laga kraft)

Vägverket ålades i egenskap av verksamhetsutövare att utreda lämpliga åtgärder för att minska bullerstörningarna (vibrationer) och därefter skulle tillsynsmyndigheten besluta om ytterligare skyddsåtgärder var aktuella.

b) Föreläggande om bullerbegränsande åtgärder

Föreläggande om åtgärder sker med stöd av 26 kap 9 § miljöbalken. Ett föreläggande bör i första hand utformas så att den ansvarige ges möjlighet att välja alternativa åtgärder för att uppnå satta värden (se första rättsfallet nedan). Ibland kan det dock vara aktuellt med preciseringar. Det kan även vara aktuellt med förbud eller åtgärder inom egenkontrollen (se tomgångskörning nedan, Växjö 2009-01-08, M 1948-2008).

Miljööverdomstolen 2008-10-13, M 2817-2007

Vägverket förelades att vidta bullerreducerande åtgärder så att trafikbullret utomhus vid bostäder inom ett visst angivet område inte översteg 60 dBA.

Miljööverdomstolen 2002-06-06, M 7971-2000

Banverket förelades att senast ett visst datum i samråd med fastighetsägaren och med dennes samtycke ha åtgärdat ljudnivåerna så att maxnivån inomhus nattetid inte översteg riktvärdet.

Miljödomstolen i Växjö 2008-04-04, M 2178-2007 (se referat av denna samt MÖD ovan under a)

Ett föreläggande bör utformas så att Vägverket ges möjlighet att välja alternativa åtgärder för att uppnå satta inomhusvärden enligt infrastrukturpropositionen.

Miljösamverkan Skåne vägtrafikbuller februari 2010

Miljödomstolen Stockholm, 2002-04-19, M 279-2000

En miljö- och hälsoskyddsnämnd hade fått ett ärende om trafikbuller återförvisat till sig för fortsatt handläggning om lämpliga åtgärder. Nämnden överlät i sin tur ärendet till gatukontoret som vidtog vissa åtgärder, bl a hastighetsreducering genom vägavsmalning. Nämnden ansågs senare inte skyldig att vidta ytterligare åtgärder.

Miljödomstolen i Vänersborg 2006-01-26, M 5329-04

Vägverket förelades att vidta bullerreducerande åtgärder i form av utbyte av fyra fönster.

Miljödomstolen i Nacka 2008-07-10, M 761-2008

Vägverket förelades att i samband med planerad breddning av E4:an uppföra en vall och två meter höga skärmar för att klara riktvärdet 55dBA ekvivalent ljudnivå för fastigheterna.

Miljödomstolen i Växjö 2008-07-22, M 334-2008

Vägverket förelades anlägga en bullerreducerande skärm så att ekvivalenta ljudnivån 55 dBA och maximala ljudnivån 70 dBA ej överskrids vid bostadens uteplats.

Miljödomstolen i Växjö 2009-01-08, M 1948-2008

Klagomål på bullerstörningar från fabriksanläggning. Bolaget förelades att förbättra/ersätta befintligt bullerplank mellan bostadsfastighet och bolagets industritomt, eftersom planket hade mellanrum mellan brädorna och därmed knappast någon bullerdämpande effekt. Klagandens yrkande att bolaget ska föreläggas att helt upphöra med tomgångskörning av lastbilar godtogs dock inte, med hänvisning till de åtgärder som bolaget vidtagit i form av bl a ändrade rutiner vid lastning och lossning av gods samt åtgärder för att begränsa tomgångskörning inom fabriksområdet (inte skäligt att förelägga bolaget om ytterligare åtgärder).

c) Föreläggande/förbud med begränsningar av verksamheten

Miljödomstolen Växjö 2007-04-18, M 198-2007 / Leveranser till apotek

Transporter till och från Apoteket förbjuds under andra tider än kl. 07.00 till 22.00.

d) Avskriva klagomålet – ingen olägenhet

Miljööverdomstolen 2008-10-03, M 4549-07 Kommunal väghållare

Bullernivåerna understiger den nivå som normalt ska överskridas för att åtgärder vid befintlig bebyggelse ska kunna krävas, 65 dBA. Klagomålet ger därför inte anledning till åtgärd och avskrivs från vidare handläggning.

e) Avskriva klagomålet – olägenhet, men etappmålet klaras

Miljööverdomstolen 2008-10-02, M 3491-2007 – Nivåerna klaras, inga åtgärder

Efter att boende framfört klagomål på trafikbuller begär en miljönämnd att Vägverket ska redovisa aktuella trafikbullernivåer för bostadshusen. Vägverkets bullerkartläggning visar att ingen av fastigheterna har en ekvivalent ljudnivå överskridande 60 dBA. Miljönämnden konstaterar att det saknas underlag för att kräva ytterligare bulleravskärmningar mot vägen [och avskriver ärendet från vidare handläggning]. Länsstyrelsen delar miljönämndens ställningstagande och avslår överklagandet. Miljödomstolen upphäver underinstansernas beslut och visar ärendet åter till miljönämnden. Miljödomstolen menar att det är miljömässigt motiverat att kräva att Vägverket vidtar bullerreducerande åtgärder så att bullernivån på samtliga fastigheter understiger 55dBA utomhus mätt som dygnsekvivalent värde, trots att det inte handlar om nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastrukturer. Domen överklagas till Miljööverdomstolen som upphäver Miljödomstolens dom och fastställer Länsstyrelsens beslut. Miljööverdomstolen skriver bl a i sitt domskäl att det inte finns några särskilda omständigheter som i detta fall skulle motivera avsteg från den prioritering som anges i infrastrukturpropositionen och som följer av Miljööverdomstolens praxis.

f) Avskriva klagomålet – olägenhet, men åtgärderna är orimligt kostsamma i förhållande till nyttan

Miljööverdomstolen 2006-07-03, M 7319-2005 / Orimliga kostnader

Inget föreläggande mot Banverket att vidta bullerreducerande åtgärder trots att ljudnivån överskred riktvärdena. Åtgärderna var visserligen tekniskt möjliga att genomföra men de höga kostnaderna för åtgärderna stod inte i rimlig proportion till miljönyttan: Kostnaderna skulle bli minst 600 000 kr (tre gånger taxeringsvärdet) för att få en märkbar effekt på inomhusmiljön och anledningen till den höga kostnaden är att bostadshusets fasad har en väsentligt sämre ljudisoleringsförmåga än en normalfasad.

9. UTFORMNING AV BESLUT

Ett ärende ska utmynnas i ett överklagbart beslut. Det kan vara ett beslut om exempelvis föreläggande om åtgärd eller om att ärendet ska avskrivas från fortsatt handläggning. Se t.ex. Miljödomstolen i Vänersborgs dom 2006-01-23, M 101-2006, där en skrivelse till klaganden med ett uttalande från tillsynsmyndigheten ansågs utgöra ett överklagbart beslut eftersom det i princip innebar att inga åtgärder vidtogs.

Förvaltningslagen (1986:223) ställer krav på handläggningen och på beslutens utformning. Bl a ska man ha "kommunicerat" alla uppgifter/handlingar som tillför ärendet något. Det innebär att parterna (normalt klagandena och verksamhetsutövaren) ska ha fått del av och fått möjlighet att yttra sig över dessa inom rimlig tid innan beslut. Besluten ska vara motiverade, vara lätta att förstå, undertecknade och innehålla en hänvisning till hur man gör om man vill överklaga. Här följer ett exempel på dispositionen av ett beslut.

Beslut

Miljönämnden beslutar att förelägga adressat (ev organisationsnummer):

1. att utreda vilka tekniska åtgärder som är möjliga att vidta för att minska trafikbullret på fastigheterna x:x och y:y i X-kommun så att de inte överstiger 30 dBA Leq inomhus i bostad och 55 dBA Leq utomhus vid bostadshus, mätt vid fasad (frifältsvärde), samt vilka bullersänkningar och kostnader respektive åtgärd skulle medföra, och
2. att redovisa ovanstående uppgifter i en skriftlig rapport till Miljönämnden senast sex veckor efter delfäendet av detta beslut.

Beslutet meddelas med stöd av 26 kap 9 och 22 §§ miljöbalken och med hänvisning till 2 kap 2 och 3 §§ miljöbalken.

Beslutet kan överklagas till länsstyrelsen, se bilaga.

Bakgrund

Här skrivs, lämpligast i tidsordning, vad som har hänt i ärendet som är av intresse i detta sammanhang: Mätningar och beräkningar som gjorts hittills, tidigare beslut, platsbesök och parternas synpunkter på materialet m.m. En annan lämplig rubrik är "Ärendets handläggning".

Gällande bestämmelser mm

Här anges kortfattat vad som gäller enligt miljöbalken och hänvisningar till proposition/riktvärden/förarbeten.

Motivering

Här anges hur Miljönämnden bedömer ärendet. En förklaring till varför nämnden i detta exempel anser att den förelagda utredningen behöver göras. Eventuellt förtydligande av vad man önskar av utredningen och att man avser att därefter göra en bedömning av vilka åtgärder som bedöms rimliga att kräva. Om man förelägger om kostsamma utredningar/åtgärder bör man ha med en rimlighetsavvägning enligt 2 kap 7 § MB. Bl a behöver nuvarande bullernivåer vara utredda/kända innan detta steg.

10. DISKUSSION

När man läser de rättsfall som de olika kapitlen ovan refererar till, är det svårt att dra tydliga linjer som visar när åtgärder måste vidtas för att begränsa buller från vägtrafik. **Varje enskilt klagomål måste således prövas utifrån de specifika förutsättningarna.**

I åtminstone två rättsfall har överprövande instanser ansett krav på **åtgärder vara rimliga i en befintlig miljö** trots att ljudnivån vid fasad underskridit etappmålet 65 dBA ekvivalentnivå (se kap 3, 5 och 8c i juridikvägledningen). Detta innebär också att det i många fall där etappmålet ska tillämpas och klaras, ändå behövs åtminstone en översiktlig utredning om möjliga åtgärder som stöd för det slutliga beslutet i ett klagomålsärende.

Här ges några exempel på när avsteg från etappmålen kan övervägas:

- a) Befintlig miljö. Etappmålet klaras men inte riktvärdena. Åtgärder har redan vidtagits ner till riktvärdena tidigare men trafikökning medför att riktvärdena inte obetydligt överskrids igen. Kostnaderna är rimliga jämfört med antalet störda och bullernivåerna (jfr MÖD M 2817-07 - där dock t o m etappmålet överskreds igen, samt MD Vänersborg, M 5329-04, där åtgärdskostnaden var mycket liten i relation till nyttan).
- b) Befintlig miljö. Etappmålet klaras (eller omfattar inte objektet) men inte riktvärdena. Platsen är den enda möjligheten till utevistelse som finns på den aktuella fastigheten (jfr MÖD M 238-2000 och MD Växjö M 334-2008).
- c) Befintlig väg och befintlig bostad uppförda på 1990-talet. I detaljplanen uppges att riktvärdet 55 dBA ekvivalentnivå inte får överskridas och i planbeskrivningen anges en trafikprognos på 8 000 f/d för den aktuella vägen. De faktiska trafikmängderna uppgår nu till 16 000 f/d och riktvärdet överskrids med 3 dBA. Åtgärder anses rimliga att kräva av väghållaren. En sådan bedömning har inte klart stöd i rättspraxis, men är inte heller prövad.

Utöver fallet med ”väsentlig ombyggnad” är det inte ovanligt med **ökade trafikmängder** utan att en väsentlig ombyggnad ägt rum. Ökningen kan vara generell för hela vägnätet eller endast omfatta vissa vägar som påverkas av specifika exploateringar i deras närhet. Exempelvis kan återvändsgator öppnas upp för exploatering av nya områden eller större köpcentrum byggas istället för bostäder så att detta leder till väsentligt ökade trafikmängder vid befintliga bostäder. Det är inte helt klarlagt till vilken grad man kan beakta en ökad trafikmängd i befintlig miljö.

I princip bör man utgå från att fastighetsägare noga överväger boendemiljön kring bostaden och tar del av de handlingar som gäller för bostadsområdet – däribland gällande detaljplan och tillhörande trafikutredningar/-prognoser. Vid

överskridande av dessa trafikprognoser i en befintlig miljö så att i detaljplanen gällande riktvärden för buller överskrids, skulle åtgärder kunna anses vara rimliga trots att ljudnivåerna underskrider 65 dBA ekvivalentnivå och bostaden eller vägen definieras som ”befintlig miljö”.

Det finns olika sätt att se på när en prognos kan anses vara överskriden, men det som borde prövas torde enbart handla om huruvida de riktvärden som anges i den aktuella detaljplanen som gäller för det område där de klagande bor, överskrids eller inte. Detaljplanen kan ses som en utlovelse om en viss miljö kvalitet för de boende.

Givetvis går det inte enbart att titta på trafikmängder utan hänsyn måste även tas till ändringar av högsta tillåtna hastighet, ändringar i fördelning mellan lätta och tunga fordon, vägbeläggning, om fordonen blivit bullrigare eller tystare etc. Det kan t ex handla om omdragningar av busslinjer.

Har åtgärderna **hörbar effekt**? En annan aspekt som kan behövas tas hänsyn till är att åtgärder som bara leder till 1-3 dBA minskning normalt inte kan uppfattas av de klagande.

Fastighetsägarens ansvar för exempelvis en undermålig fasad och dåligt underhållna fönster är också viktigt att beakta. Här följer några diskussionsexempel:

- a) Åtgärder för att klara riktvärdena utomhus (vid fasad och uteplats) bedöms inte som rimliga att vidta för väghållaren. Däremot anses åtgärder för att klara riktvärdena inomhus som rimliga. Eftersom bostadens fasad/fönster är i gott skick men riktvärdena trots detta överskrids inomhus får väghållaren stå för samtliga kostnader.
- b) Samma som fall a), men bostadens fasad/fönster är i dåligt skick. Fastighetsägaren bedöms som delansvarig för överskridandena⁵⁶. Fastighetsägaren och väghållaren får dela på kostnaderna för att vidta fönsteråtgärder⁵⁷.
- c) Samma som fall b), men hela ansvaret för åtgärden läggs på fastighetsägaren eftersom denna har möjlighet att söka bidrag för åtgärden hos väghållaren.
- d) Samma som c), men väghållaren har inga ekonomiska möjligheter att vidta åtgärder, eftersom det finns fastigheter som är ännu mer drabbade och dessa bör prioriteras först (eller redan är prioriterade i planer, åtgärdsprogram eller dylikt). Ärendet kan då eventuellt drivas mot fastighetsägaren att åtminstone vidta åtgärder så att riktvärdena inomhus klaras.
- e) Ny bostad. Utomhusriktvärdena (vid fasad och uteplats) klaras men inte inomhusriktvärdena. Det anses rimligt att fastighetsägaren vidtar fasad-/fönsteråtgärder så att riktvärdena inomhus klaras.
- f) Ny bostad. Utomhusriktvärdena (vid fasad och uteplats) överskrids men inomhusriktvärdena klaras. Orsaken är att bullerskydd som skulle uppföras av väghållaren inte är uppförda. Det anses rimligt att väghållaren får vidta åtgärder för att klara utomhusvärdena.

⁵⁶ Ätminstone om denna är en hyresvärd eller bostadsrättsförening med ansvar enligt 9 kap 9 § MB (för bostadsrättsföreningar kontrollera ansvarsfördelningen i stadgarna). Kraven kan eventuellt även motiveras av energihushållningsskäl.

⁵⁷ Föreläggandet kan begränsas så att väghållaren inte behöver betala för åtgärder som hör till normalt underhåll av fönster eller upp till ”normalstandard” (se beslut 505-05-39888 om fasaddämpning under kap 1 e).

g) Samma som f), men bullerskydden skulle ha uppförts av byggherren (kan framgå i exploateringsavtal). Fastighetsägaren får då anses ha övertagit ansvaret för uppförande av bullerskydden och anses därmed ansvarig för att klara utomhusvärdena. Denna bedömning är dock mycket oklar och finns inte prövat i rättspraxis.

h) Ny bostad. Utomhusriktvärdena (vid fasad och uteplats) överskrids men inomhusriktvärdena klaras. Bullerskydd är uppförda (av byggherren eller väghållaren) men trafikmängden överskrider den prognos som utlovades vid framtagandet av detaljplanen. Därmed anses väghållaren ansvarig för överskridandena och för att vidta åtgärder så att utomhusriktvärdena klaras.

i) Samma som h), men den skyltade hastigheten har höjts av väghållaren, som får anses ansvarig för överskridandena och för att vidta åtgärder så att utomhusriktvärdena klaras.

j) Ny väg. Något riktvärde överskrids. Eftersom väghållaren är ansvarig för överskridandena (fastighetsägaren kunde inte förutse att vägen skulle komma) anses det rimligt att väghållaren vidtar åtgärder så att samtliga riktvärden klaras.

(Slut delrapport Juridikvägledning för vägtrafikbuller)

Detta material om Vägtrafikbuller har tagits fram som ett projekt inom ramen för Miljösamverkan Skåne under 2008 och 2009. Huvudsyftet med projektet är att underlätta arbetet med vägtrafikbullerfrågor genom att ta fram ett kunskapsunderlag och en mall för hur man kan arbeta med dessa frågor.

Materialet innehåller

- en medicinsk bakgrund om hälsoeffekter av vägtrafikbuller med uppgifter om trafikbullerexponering på kommunnivå,
- en inventering av vägtrafikbuller bland Skånes kommuner,
- exempel på hantering av trafikbullerfrågor i samhällsplaneringen med lathund för att ta fram dels ett åtgärdsprogram mot vägtrafikbuller i befintliga miljöer och dels en trafikbullerpolicy för etablering av nya bostäder, vägar och gator,
- ett förslag på handlägningsrutin för klagomål på vägtrafikbuller, samt
- en juridikvägledning för vägtrafikbuller

Målgruppen är såväl verksamhetsutövare (väghållare) som samhällsplanerare och tillsynsmyndigheter. Förhoppningsvis kommer med detta material kunskapen och förmågan att arbeta med vägtrafikbuller att öka och i förlängningen leda till att antalet trafikbullerutsatta människor minskar.

Information om Miljösamverkan Skåne samt detta och andra projekt finns på webbplatsen www.miljosamverkanskane.se. Där återfinns också denna rapport såväl som styrgruppens projektbeställning och projektbeskrivningen som ligger till grund för arbetet.

Miljösamverkan Skåne är ett samarbete mellan Länsstyrelsen i Skåne län, Kommunförbundet Skåne och Skånes kommuner. En huvuduppgift är att effektivisera tillsynen inom miljö- och hälsoskyddsområdet.

www.miljosamverkanskane.se

Länsstyrelsen i Skåne län

205 15 Malmö
Besöksadress: Kungsgatan 13
Tel 040-25 20 00 vx
Fax 040/044-25 22 55
www.m.lst.se

Kommunförbundet Skåne

Box 13
264 21 Klippan
Besöksadress: Storgatan 33
Tel: 0435-71 99 00 vx
Fax: 0435-71 99 10
www.kfsk.se

Skånes kommuner



MILJÖSAMVERKAN
SKÅNE

Bilaga 12

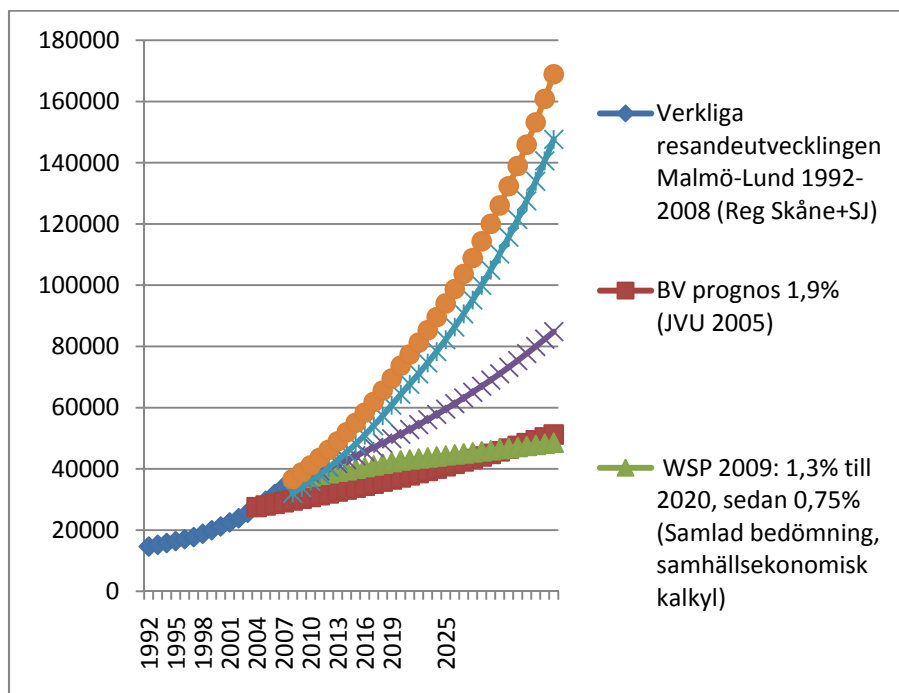
2010-03-30

GD
Minoo Akhterzand
Banverket
781 85 Borlänge

Södra stambanan Håstad-Arlöv – Jämförelsen av samhällsekonomi i MKB

Järnvägsutredningen med MKB skall prövas med avseende på teknik, miljö och ekonomi. Det bästa alternativet vid en samlad vägning skall föreslås Regeringen för tillåtlighetsbeslut. I den samhällsekonomiska beräkningen är bullret en samlad kostnadspost för ohälsokonsekvenserna. Ohälsokostnaderna är en funktion av antalet störda personer och hur mycket de störs beräknat som skillnaden mellan beräknat framtida buller och bullerriktvärdet. Det är därför oerhört viktigt att MKBn arbetar med rätt siffror för framtida trafikutveckling och rätt beräkningsmetod för bullerspridningen. Om man underskattar trafikutvecklingen och/eller bullerutbredningen, så kan bulleråtgärder framstå som för dyra. Och omvänt om man kan förutse snabbare trafikutveckling, så blir de störda mer störda och bulleråtgärder blir lönsammare. Och om omgivningsförhållandena är sådana med en lokalklimat effekt att flera blir störda än beräknat så blir bulleråtgärderna också mer lönsamma.

Jag har i flera brev till Er, och projektets utredare, under hösten redovisat underlag för att Ni inför avtalet med Burlöv räknat med alldeles för låg trafikutveckling (1,3% per år till år 2030 och därefter 0,5% per år (WSP)), medan statistiken visar 6-7% årlig utveckling de senaste åren, och utredningen ”Tågstrategi 2037” anger 5-6% årlig utveckling som mest sannolik – se diagrammet nedan.

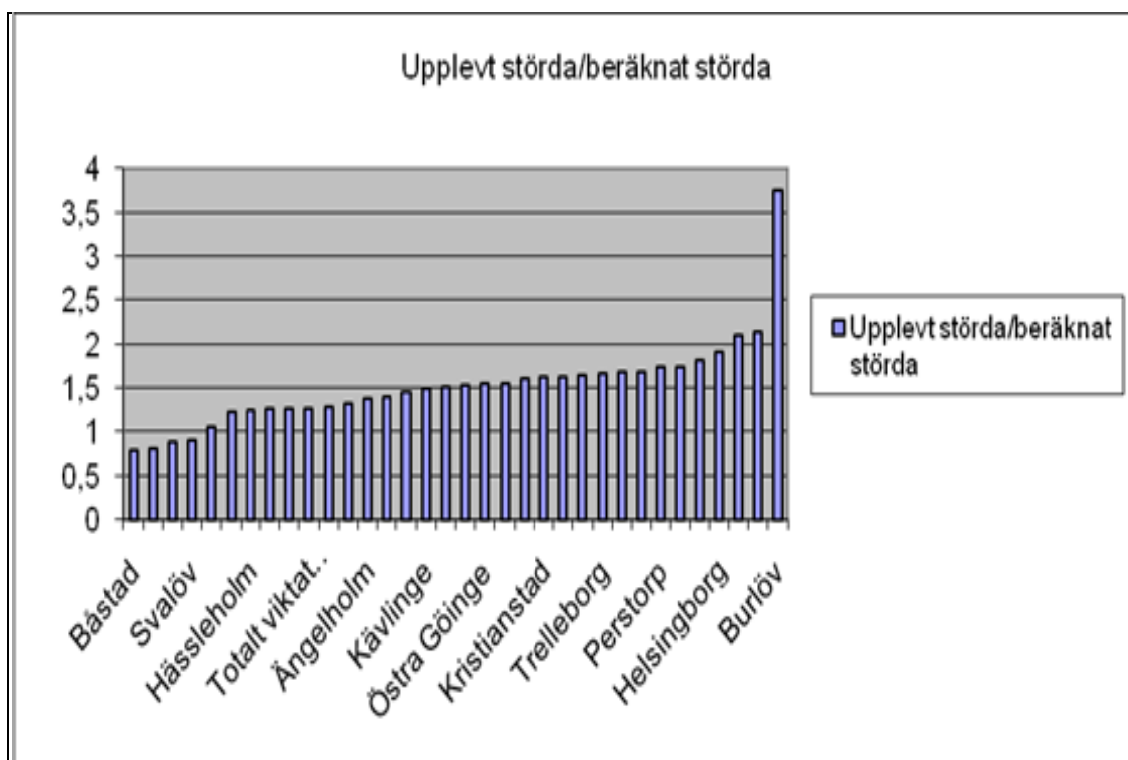


Skillnaden blir ungefär en fyrdubbling av ekvivalentbullret till 2037. Det var därför förvånande när ni i den just avslutade remissen fortfarande låg kvar med ungefär samma låga trafikutveckling i den samhällsekonomiska kalkylen, detta trots att ni själva också under 2009 kommit fram till att

trafikutvecklingen i tidigare prognos varit kraftigt underskattad. Den samhällsekonomiska kalkylen blir därmed fel och missvisande beträffande prioriteringen mellan alternativen, eftersom de innehåller olika kostsamma bulleråtgärder, och ger underskattad lönsamhet för åtgärderna.

Vidare gav SLUs studie Meteorologiska mätningar med ballong för bedömningar av ljudutbredning i Åkarp 2008 (Mattsson m fl) (http://pub-epsilon.slu.se:8080/726/01/LTJ_Rapport_7_2009.pdf) resultat som ger stöd för tre tidigare studier att bullret under sannolikt flera nätter per vecka sprids exceptionellt långt trots skärmande bebyggelse, varför traditionella bullerskärmar sannolikt inte ger tillfredsställande skydd, såvida de inte är väldigt mycket högre än kalkylerat och står mycket nära spårområdet. Det var därför också förvånande när ni i remissen helt utelämnade all information från de fyra klimat/bullerstudierna och även BVs försök att motbevisa. Nu fick remissinstanserna ingen möjlighet att själv skaffa sig en bedömning. Burlövs kommunfullmäktige uttryckte i sitt villkor för avtalet att miljöprövningen skall ske på vetenskaplig grund. Genom att undanhålla remissinstanserna hela diskussionen om kalluftsproblematiken, så kan man ifrågasätta vetenskapligheten och giltigheten i det beslutsunderlag som ni skall skicka till Regeringen, vilket därmed också äventyrar giltigheten i påföljande regeringsbeslut.

I februari (2010) kom fram ytterligare indicier för att beräkningsmodellen sannolikt djupt underskattar bullerutbredningen pga kalluftsproblematiken. Den slutsatsen kan man dra av rapporten ”Vägrafikbuller – projekt inom Miljösamverkan Skåne, som är en bred expertrapport med medverkande från Lunds universitet, Länsstyrelsen, Kommunförbundet Skåne, Vägverket, Malmö stad och ytterligare tre kommuner. Av resultaten (se tabellen och figuren nedan) framgår att skillnaden mellan rapporterad upplevd störning och beräknad störning är exceptionellt mycket större för Burlöv än för någon av de andra kommunerna.



De exakta siffrorna finns i tabellen nedan. Om rapporterad störning överensstämmer med beräknad så är kvoten 1. Det framgår att för Båstad, Malmö, Simrishamn och Svalöv är beräknad störning högre än upplevd, medan de andra kommunerna har mer upplevd störning än beräknad, från ca 25% mer till 100%, men Burlöv sticker ensamt ut med upplevd störning som är nästan 4 ggr så stor som beräknad, 275% mer än beräknad.

UPPLEVT STÖRDA/BERÄKNAT STÖRDA.

Tabell framtagen utifrån tabell 1, sid 16, och tabell 4, sid 20, i rapporten Vägtrafikbuller – projekt inom Miljösamverkan Skåne med medverkande från Lunds universitet, Länsstyrelsen, Kommunförbundet Skåne, Vägverket, Malmö stad m fl kommuner.

Upplevt störda är rapporterade svar från folkhälsoenkäten Skåne (n= 28 198) (störning av buller från vägtrafik minst en gång per dag eller minst en gång per vecka). Beräknat störda är här taget som snittet av WSPs och Soundcons skattning av exponerade över 55 dBA.

	UPPLEVT STÖRDA/BERÄKNAT STÖRDA	UPPLEVT STÖRDA MINST 1 GÅNG PER DAG ELLER MINST 1 GÅNG PER VECKA (%)	BERÄKNAT STÖRDA. ANDEL SOM SKATTAS EXPONERADE >55 DECIBELL (SNITTET AV WSP OCH SOUNDCON)
Båstad	0,78	14,5	18,5
Malmö	0,81	29,1	36
Simrishamn	0,88	17,2	19,5
Svalöv	0,90	19,3	21,5
Sjöbo	1,06	16,9	16
Osby	1,23	19,1	15,5
Hässleholm	1,25	21,8	17,5
Höganäs	1,26	20,8	16,5
Tomelilla	1,26	22,7	18
Totalt viktat Skåne	1,27	24,8	19,5
Lund	1,29	18	14
Vellinge	1,32	17,8	13,5
Ängelholm	1,39	22,2	16
Staffanstorps	1,39	18,8	13,5
Skurup	1,45	20,3	14
Kävlinge	1,50	20,2	13,5
Klippan	1,51	21,9	14,5
Bromölla	1,52	19,8	13
Östra Göinge	1,54	24,7	16
Hörby	1,5	27,1	17,5
Örkelljunga	1,61	24,1	15
Kristianstad	1,62	21,9	13,5
Eslöv	1,63	19,6	12
Höör	1,65	21,4	13
Trelleborg	1,66	27,4	16,5
Bjuv	1,68	23,5	14
Åstorp	1,68	24,4	14,5
Perstorp	1,73	26	15
Ystad	1,74	25,3	14,5
Landskrona	1,81	26,3	14,5
Helsingborg	1,90	27,6	14,5
Svedala	2,10	22	10,5
Lomma	2,14	19,3	9
Burlöv	3,75	35,6	9,5

Den allmänna underskattningen i beräkning för kommunerna torde kunna förklaras av att beräkningarna inte tar hänsyn till överlagrat buller från flera källor. Men detta kan inte förklara hela

den stora skillnaden i Burlöv. Det är svårt att se någon annan förklaring än den omstridda lokalklimateffekten med kalluftssjön framför allt i Åkarp.

Undersökningen gällde den här gången visserligen bara vägtrafiken och inte tågtrafiken, men kalluftsfenomenet påverkar i hög grad även vägtrafikens bullerspridning, f.a. från E6ans passage över Alnarpsåns dalgång genom Åkarp (vid passagen av Alnarpsvägen, Sa stambanan och Alnarpsån), men även E22an NO om Åkarp berör kalluftssjön.

Siffrorna gäller hela Burlövs kommun som genomsnitt. Eftersom Burlövs kommun består av Arlöv och Åkarp, så finns anledning anta att skillnaden är ännu större för Åkarp och motsvarande mindre för Arlöv. Arlöv har begränsat med bostäder idag som kan påverkas av kallluftsansamling.

Banverkets utredare har hittills försökt hävda att kalluftsfenomenet slår lika i alla slättbygder, men det ger inte diagrammet över skillnaden mellan upplevd och beräknad störning stöd för. Flera av kommunerna i tabellen är utpräglade slättkommuner, men de sticker inte ut som Burlöv gör. Det är därför inte prejudicerande för resten av Sverige, eller ens resten av Skåne, att beakta mycket speciella lokala klimatförhållanden i Åkarp.

Mot bakgrund av att de två faktorerna trafikutveckling och särskilda väderförhållanden är så kraftigt underskattade för Åkarp i MKBn blir jämförelsen mellan de olika alternativen genom Åkarp kraftigt missvisande, och behovet av bulleråtgärder mycket kraftigt underkalkylerat. I stället kommer motsvarande kostnader att hamna på befolkningen i orten i form av ökad ohälsa.

Länsstyrelsen har framfört i remissvar 2008 att dimensioneringen av bullerskydden kan utredas och preciseras under planskedet (läs: efter tillåtlighetsbeslutet). Men med tillåtlighetsbeslutet fastställs budgeten och då finns inte utrymme för mer än marginella justeringar. Avvikelsen mellan det behov av bullerskydd som BVs utredare kommit fram till och reell störning måste bedömas som så stor att det sannolikt är mest lönsamt med ytterligare överdäckningar, och att återstående öppna delar av järnvägen går i trång med mycket höga bullerskärmar. Detta måste dock utredas innan tillåtlighetsansökan skickas in, eftersom det kommer att kraftigt påverka investeringskostnaden.

En ny uppdaterad samhällsekonomisk analys måste således göras med förslagsvis 5,5% årlig trafikutveckling och hänsyn till klimataspekten, samt rimligen också överlagrat buller från E6 i enlighet med EUs rekommendationer. Den effekten har uppenbarligen också stor inverkan i det här fallet. Lämpligen kan den uppdaterade samhällsekonomiska analysen i övrigt ansluta till Jonas Eliassons tidigare genomförd analys, 2005, för delsträckan.

Med vänlig hälsning

Erik Skärbäck

Kopia
Dir Jens Möller, Södra banregionen
Burlövs kommun
Länsstyrelsen i Skåne
Skånetrafiken, Mats Améen
Prof Jonas Eliasson, KTH
Miljödepartementet, Ann Bölske

Banverket tar tillbaka löfte om en halv miljard

Generaldirektören tänker kämpa för en utbyggnad i markplan genom Åkarp

SKÅNE.

Efter att Burlövs kommun sagt nej till förslaget att sänka ned järnvägen i ett tråk genom Åkarp har Banverket dragit tillbaka de utlovade 500 miljonerna.

Generaldirektören Pelle Granbom tänker nu driva på regeringen för att få till stånd en utbyggnad till fyra spår i markplan.

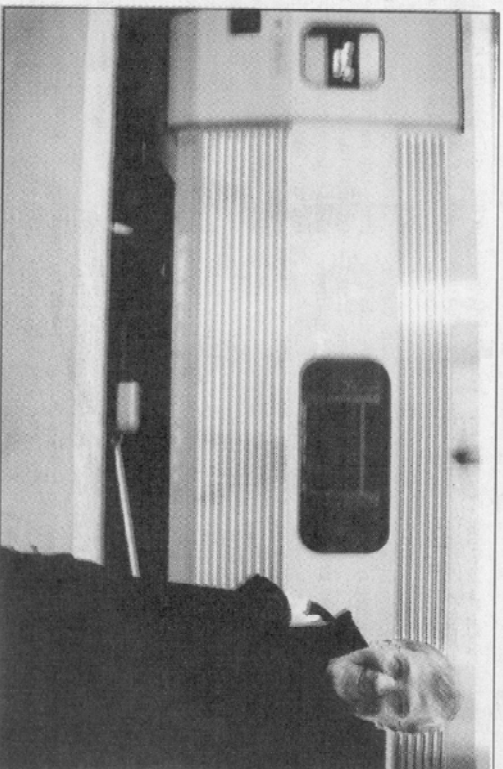
– Jag är förvånad över kommunens inställning, säger Pelle Granbom.

Utbyggnaden till fyra spår mellan Malmö och Lund anses nödvändig för den framtida utvecklingen av järnvägen i Skåne. Sträckan Ärtöv-Flackarp riskerar att bli en flaskhals och det stora problemet är passagen genom Åkarp.

Banverket har länge velat bygga ut i markplan, men Burlövs kommun har styvackat krävt en tunnel för att skydda byborna från bullret.

Kompromiss avvisad

Region Skånes Sven Landelius lyckades nyligen få Banverket gå med på en kompromiss, som innebär att de fyra spåren sänks ned i ett fem och en halv meter



Banverkets generaldirektör Pelle Granbom tänker driva på regeringen för att få till stånd en utbyggnad till fyra spår i markplan mellan Malmö och Lund. Foto: Jörgen Johansson

djupt trågt. Åkarp, Banverket accepterade att stå för merkosnaden på en halv miljard.

Men Burlövs kommun valde ändå att säga nej. Kommunen accepterar bara en tunnel och Stadfaststörps kommun vill ha samma lösning i Hjärup.

Pelle Granbom beklagar att kommunerna sätter sig på två-

ren. Han uppger att pengarna till tråget nu är indragna.

– Jag trodde att det här förslaget skulle accepteras. Nu är vi tillbaka på ruta 0 igen, säger generaldirektören.

Dubbelt så dyrt

Han förklarar att Banverkets ekonomi inte tillåter bygget av

satsa på en tunnel, eftersom en mängd andra satsningar i regionen då måste stå tillbaka, säger Pelle Granbom.

Nu hoppas Banverket att regeringen ska ge tillstånd till en utbyggnad i markplan. Därefter väntar sannolikt överklaganden, vilket innebär att det dröjer många år innan det finns fyra spår mellan Malmö och Lund, en sträcka där det i dag rullar 374 tåg per dygn.

Vill ha HH-förbindelse

Generaldirektören betonar även vikten av en andra järnvägsförbindelse till Danmark, i första hand en tunnel mellan Helsingborg och Helsingör.

– Det är fullständigt nödvändigt för att avlasta Öresundsbron. Annars finns det inte plats för både persontåg och godståg.

– Jag har tagit upp frågan om HH-förbindelsen med regeringen flera gånger. Det är hög tid att börja planera redan nu, eftersom så här stora projekt brukar ta 15-20 år från förslag till genomförande, säger Pelle Granbom.

ANDERS ISBERG

anders.isberg@skl.se
0413-693 25



Miljödepartementet
Regeringskansliet
103 33 Stockholm

Södra Stambanan Håstad-Arlöv

Burlövs kommun vill uppmärksamma Regeringen på att Banverket försöker kringgå miljöprövningen i ärendet Södra stambanan Håstad-Arlöv. Banverket lämnade in ansökan för 20 månader sedan om tillåtlighet enligt miljöbalken att bygga ut till fyra spår i markplan. Landets ledande expertis inom miljö- och hälsa stödjer kommunen i dess begäran om lång tunnel. Miljödepartementet har begärt att BV skall beakta dessa expertutlåtanden, men i stället gör BV upprepade försök att få kommunen att avbryta prövningsprocessen. Detta har skett genom att under hot försöka få kommunen att anta ett enligt miljöbalken oacceptabelt alternativ och därigenom överspela miljöprövningen.

Sveriges ledande akustiker, prof Kihlman, invänder mot allvarliga fel i utredningsunderlaget. Till exempel gör BV, genom en sammanblandning av olika forskningsområden, misstaget att hävda att ökningen med 50 godståg utöver dagens ca 70 innebär en "ytterst marginell påverkan", och att en fortsatt ökning med ytterligare 120 godståg, till 240 godståg, skulle ge en ytterligare "knappt hörbar förändring". Detta är hela 5 ggr mer än landets näst mest belastade sträcka, Frövi-Hallsberg, godsmidjan genom Sverige, med 48 godståg/dygn 2004. I storstadsregionerna hade år 2004 Lerum 42 godståg per dygn, Stockholm Södra 23 och Märstabanen 11 st. Sträckan Malmö-Lund är Sveriges mest belastade och i Åkarp tillkommer dessutom buller från två motorvägar.

Redan under remissomgången 2005 presenterade prof Eliasson, Transek Stockholm, en samhällsekonomisk utredning som baserar sig på mer rättvisande bullersiffror. Den utredningen gav att tunnel är samhällsekonomiskt lönsam med flera hundra miljoner kronor. Markalternativet permanentar och förstärker bullerskador till ansevärda belopp och förhindrar en framtida utveckling av samhället. Eliasson hade ändå inte beaktat de negativa effekterna på landskapsbild och kulturmiljö av öppen lösning genom samhället, vilket hade gett ännu större samhällsvinst för tunnel.

Under 2006 och början av 2007 kom en rad externa expertutlåtanden som talar för att järnvägen måste gå övertäckt genom Åkarp.

Bland annat bekräftar mätningar av professor Mattsson och Tekn dr Thorsson antagandet att ovanligt mycket kalluft kan ansamlas nattetid och ger extrem bullerförstärkning. Dessa mätresultat och slutsatser fick Banverket redan i november 2006.

Prof Berglund, KI, ifrågasätter bullerberäkningarna och anpassningen till internationella normer och anför att öppna lösningar genom Åkarp är riskabla ur hälsosynpunkt. Hon menar att försiktighetsprincipen bör tillämpas och att lång tunnel genom Åkarp gör det möjligt att skapa åtminstone en relativt "tyst" park i området för Åkarpsborna.

Banverket har ännu inte hört sammat Miljödepartementets kompletteringsbegäran, att se över järnvägsutredningen för att föreslå en långsiktigt hållbar lösning, i beaktande av rönen från de externa experterna och efter hörande av Naturvårdsverkets, Boverkets och Länsstyrelsens experter. I stället har Banverket under 2007 medverkat till två försök att genom tredje part under hot försöka driva igenom olika former av öppen lösning.

Det första tillfället, jan-febr 2007, var att med SSSV (Samverkan Skåne Sydväst) försöka driva igenom en etappuppdelning. Genom att börja bygga "ostridiga" etapper skulle man kunna "rädda hem pengar" och i lugn och ro utreda Åkarpsdelen, där djupt nedsänkt 7,5 m förespeglades, med en "senare" övertäckning till tunnel. Hur en senare övertäckning rent tekniskt skulle kunna genomföras och vem som skulle finansiera den sades ej. Utredare var trafikingenjör Klas Nydahl, Malmö kommun. Han sade sig ha förankrat sitt förslag hos Banverket. Redan en utbyggnad av den första etappen skulle öka trafikkapaciteten och ytterligare spä på den redan oacceptabla bullerbelastningen i Åkarp, varför förslaget inte kunde accepteras. Att uppdelning i korta etapper dessutom skulle kunna möjliggöra för Banverket att bygga utan miljöprövning blev vi tillfälligtvis varse av juridisk expertis. SSSVs ängslan att på detta sätt försöka "rädda hem pengar" kan knappast härledas från något annat än ett hot från Banverket om att pengarna annars dras in (se bilaga 1, Sydsvenskan 2 mars 2007).

Det andra försöket skedde nov-dec 2007 med Region Skåne som formell uppdragsgivare. Förhandlingsmannen Landelius förmedlade överraskande ett erbjudande från Banverket om halvt nedsänkt 5,5 m. Budskapet var att om kommunen inte går med på nedsänkt 5,5 m så kommer Banverket att gå tillbaka till markalternativet. Eftersom Banverket ännu inte besvarat Departementets kompletteringsbegäran eller på annat sätt kunnat vederlägga de externa experterna, så kunde kommunen självfallet inte acceptera något annat bud än vad expertisen kommit fram till. Kort därefter bekräftades hotet genom ett meddelande via tidningen att Banverket drar tillbaka erbjudandet om nedsänkt alternativ (se bilaga 2, Skånskan 13 december 2007).

Under båda försöken har kommunens representanter å sin sida försökt föra in expertutlåtandena i diskussionen, vilket de förordnade utredarna har avvisat. Utredarna har enbart försökt få igenom ett nedsänkt alternativ men utan diskussion om miljö- och hälsokonsekvenserna.

Banverkets argument mot tunnelalternativ är projektekonomin. Man tycker att tunnel kostar för mycket pengar, men har inte satt detta i relation till de boendes och samhällets kostnader i form av sämre hälsa.

Man har heller inte beaktat att samhällsvinsterna av fortsatt attraktiv utbyggnad av Åkarp förhindras.

På ett möte den 13 april 2007 under ledning av landshövdingen i Skåne lovade Banverket och Vägverket att tillsammans utreda kombinationsalternativet lång tunnel och nedsänkt järnväg i enlighet med Miljödepartementets kompletteringsbegäran. Detta sade man sig klara av till oktober. Samtidigt bestämdes att Region Skåne skulle tillsätta en förhandlingsman som skall "utreda hur en tågtunnel kan finansieras" (Skånska Dagbladet, 14 april 2007 - bilaga 3. Se även bilaga 4, Sydsvenskan samma dag). Överenskommelsen slöts i god anda. Mötet betecknades som ett genombrott. Landelius uppdrag stämmer således inte med mötets enighet den 13 april. Landelius förslag om halvt nedsänkt var i strid mot överenskommelsen på mötet som gällde att arbeta med finansiering av tunnelalternativet enligt Miljödepartementets kompletteringsbegäran.

När vi frågade en BV-representant i december varför man ännu inte besvarat Miljödepartementet svarade man att man avvaktar Landelius förhandling med kommunen. Uppenbarligen hoppades man slippa bemöta expertutlåtandena genom att få kommunen att kompromissa bort expertbedömningarna.

Landelius förslag är det samma som Banverket i olika former redan har erbjudit kommunen flera gånger sedan 2003. Inga fakta har framkommit sedan 2003 som talar för att en öppen lösning är möjlig, tvärtom. EU och WHO föreskriver hårdare beräkningsmetoder för buller än vad Banverket fortfarande tillåter sig använda i Sverige. Trafiken i Öresundsregionen har visat sig öka snabbare än vad man trodde då. Hälsoriskerna av långvarigt högt buller har visat sig allvarigare än vad man tidigare trott, och antagandet att Åkarp har särskilda förhållanden med kraftigt bullerförstärkande kalluftsbildning frekvent under lugna klara nätter har bekräftats. Vidare har SV Skånes konkurrenskraft gentemot Köpenhamn visat på oförutsett stora komparativa fördelar för såväl boende som företagslokalisering. Detta kan ge stora vinster till Sverige om vi inte förstör miljön inom den för Köpenhamnsborna högsta tillgänglighetszonen, sträckan Malmö-Lund. Den miljö- och hälsovetenskapliga genomlysningen visar att lång tunnel är den enda acceptabla formen för järnväg genom Åkarp.

Vi anser att Banverkets sätt att bedriva järnvägsplanering strider mot lagstiftning och demokratiska rättsprinciper på flera punkter.

1. Samhället skall först, genom Miljödepartementet, pröva tillåtligheten utifrån vad som är miljö- och hälsomässigt acceptabelt och bästa resurshushållning. Därvid skall de statliga verkens analyser och andra kvalificerade experters vägas in. När den nivån är definierad så kan eventuellt ytterligare finansiering från andra parter komma på tal om det finns anledning att ytterligare förbättra lösningen.
2. Om kommunen går med på ett alternativ mitt under regeringens miljöprövning, så försvinner anledningen till erforderlig prövning av sakargumenten, varför hela prövningsprocessen äventyras. Befolkningen kan därigenom utsättas för oacceptabla hälsorisker. Nuvarande och kommande generationer kan åsamkas stora framtida kostnader för reinvesteringar för att rätta till fel.

3. Om kommunen säger ja till något alternativ som går emot vad en samlad expertis har yttrat är hälsomässigt oacceptabelt, så åsidosätter kommunen denna expertis utan att ha kompetens därför. Detta ansvar kan kommunen inte ta.
4. Banverkets förhållande av prövningsprocessen under förevändning att annan part "förhandlar med" kommunen måste betraktas som oförenlig med svensk rätt, och demokratiska principer i ett västerländskt samhälle. Att Banverkets erbjudande om nedsänkt lösning var förknippat med hot bevisas dels av att BV under december drog tillbaks sitt erbjudande om nedsänkt lösning, dels av att man efter SSSV-försöket drog tillbaks anslagna medel i investeringsplanen.
5. Vi ifrågasätter lagligheten i Banverkets användning av resurstilldelningen som påtryckningsmedel i en miljöprövning. Vad som är rätt rent teknisk, miljö- och hälsomässigt och ekonomiskt måste vara baserat på bedömningar med hjälp av vetenskapliga fakta naturvetenskapligt, tekniskt såväl som miljövetenskapligt, samhällsekonomiskt, medicinskt etc, inte på hot och utpressning från den sökande verksamhetsidkaren eller ombud för denne.
6. Verksamhetsutövaren har ett betalningsansvar för den kvalitetsnivå som motsvarar miljö- och hälsomässigt acceptabel lösning, varken mer eller mindre. Det är orimligt om inte verksamhetsutövaren vill medverka till att den nivån blir sakriktigt analyserad och definierad.
7. Banverket (GD Granbom, Skånskan 13 dec 07) säger genom pressen att man inte kan prioritera "tunnel, eftersom en mängd andra satsningar i regionen då måste stå tillbaka". Att döma av den externa expertisen är tunnel enda acceptabla lösningen genom Åkarp. Granboms uttalande betyder därför att han övervältrar kostnader på andra. Eliasson, Transek, visar i sin studie 1) att de boende och samhället får betala 914- 1360 MKR genom ohälsa etc pga buller; 2) att fastighetsägarna redan har betalat 640 MKR genom relativt sett sänkta värden; 3) att samhället går miste om 700-800 MKR i framtida samhällsvinster av exploatering om inte tunnel byggs. 4) Ytterligare kostnader som Eliasson inte tagit med, eftersom de är svåra att beräkna, ligger i förstörd kulturmiljö och landskapsbild.
8. Granboms uttalande att det är andra satsningar i regionen som får stå tillbaka stämmer inte med andra uttalanden från BV i samband med att Banverket har ändrat sin regionorganisation. Numera sägs järnvägssatsningarna prioriteras utifrån nationellt perspektiv. Högsta prioritering borde vara att redan existerande svåra ohälsförhållanden byggs bort.

Banverket har sått splittring inom regionen. Så sent som 2006-02-14 beslutade SSSV genom sin skrivning i *Handlingsplan för samarbetet mellan kommunerna i sydvästra Skåne*: "...genom Åkarp där tunnelalternativet ses som enda acceptabla lösningen". Men genom upprepade hot, inte minst via pressen, har Banverket fått kommunerna i Skåne att tro att inga pengar finns till andra angelägna järnvägsprojekt i regionen om man bygger tunnel genom Åkarp.

Detta kan inte vara ett argument i en prövning. Järnvägens tekniska, ekonomiska och miljömässiga standard får bara provas baserat på vetenskapliga fakta, inte politisk utpressning.

För övrigt har Banverket under tiden byggt 1,8 km tunnel utanför Falkenberg, Trönninge-Skrea, utan nämnvärd uppståndelse.

Kommunen kan inte kompromissa om befolkningens hälsa. Vi kan inte se att Banverkets agerande är förenligt med någon lagstiftning, varken svensk eller internationell. Angelägenheten att lösa de akuta infrastrukturproblemen i SV Skåne kan inte få legitimera att man förstör ett helt samhälles hälsoförhållanden eller offerar en hel orts utvecklingsmöjligheter. Ingen verksamhetsutövare kan få dispens att slippa uppfylla acceptabla miljö- och hälsomässiga krav med motiveringen att den saknar pengar, vill lägga sina pengar på annat eller att ändamålet helgar medlen. Därvidlag kan inte föreligga någon skillnad mellan statliga och privata verksamhetsutövare.

Vi är fullt medvetna om att tunnellösningen är kostsam, men motstrider att den är dyr som Banverket ofta upprepar, bl a genom pressen. Vad som är dyrt avgörs inte bara av kostnaden utan även av nyttan och vinsterna med investeringen. Banverket har i sin utredning inte tillräckligt beaktat de övergripande samhällsvinsterna med tunnellösningen, eller de samlade förlusterna med att inte bygga tunnel. Detta framgår inte minst av Riksantikvarieämbetet som i sitt remissvar överhuvudtaget inte kunde ta ställning till alternativen pga bristande utredning. RAA skriver följande i sitt remissvar 2005-10-31. "Förhållandevis stort utrymme har ägnats åt att visa de olika alternativa utförandena genom Åkarp och Hjärup, men enligt RAA saknas ett övergripande resonemang om i vilken mån bebyggelsens karaktär som stationssamhälle kan bibehållas och utvecklas i de olika ytalalternativen respektive tunnelalternativet. För att det från kulturmiljösynpunkt skall vara möjligt att bedöma konsekvenserna av en utbyggnad av spåren anser RAA att analysen måste fördjupas, bl a med konsekvenserna för stationsområdena".

I detta sammanhang bör erinras att 10 m höga bullerskärmar behövs enligt Banverket om erforderlig bullernivå skall uppnås genom åtgärder vid källan. Då har man ändå inte beaktat att buller även kommer från de kringliggande motorvägarna, eller att skyddet bara räcker för trafikökningen inom den korta prognosperioden till 2020, varför skärmarna skulle behöva vara ändå högre än 10 m. Man har heller inte beaktat Åkarps särskilt mäktiga kalluftsansamling, som enligt mätningarna passerar 10m-nivån redan kl 23-24 under inversionsnätter. Man har heller inte tillgodosett kravet att Åkarp behöver någon/några "tysta" parker.

Eftersom 10 m höga bullerskärmar, eller högre, inte är rimligt föreslår Banverket i stället att de är 2-3 m utmed järnvägen och kombineras med bullerskärmar runt alla berörda uteplatser, kanske halva samhället. Det löser ändå inte nattbullret, parkbullret, buller på trottoarerna, skolgård, förskoletomt och allmän platsmark, och är heller inte acceptabelt ur kulturmiljösynpunkt.

Om inte staten investerar tillräckligt för att uppnå en långsiktigt hållbar lösning för Åkarp, så blir det befolkningen och andra delar av statskassan som får betala för mer ohälsa. Dessutom förlorar samhället i stort pga sämre ekonomisk utveckling i SV Skåne i relation till Köpenhamn, i Sverige i förhållande till Danmark. Stationsnära mark är mycket värdefull för kunskapsindustri mellan Lund och Malmö med sina tre universitet. Där skall man kunna bo och arbeta hållplatsnära.

Denna skrivelse sänds i kopior även till de parter, Naturvårdsverket, Boverket och Länsstyrelsen i Skåne, som Miljödepartementet nämnt i sin kompletteringsbegäran till Banverket, samt till Riksantikvarieämbetet, som vi anser också bör få analysera Banverkets komplettering på motsvarande sätt.

Burlövs kommun



Kerstin Fredriksson
Kommunalråd

Bilaga 1. Uppdelning av järnvägsbygge upprör Burlöv. Sydsvenskan 2 mars 2007

Bilaga 2. Banverket drar tillbaka löfte om halv miljard. Skånskan 13 december 2007

Bilaga 3. Ny finansiering skall fixa tågtunnel genom Åkarp. Skånskan 14 april 2007

Bilaga 4. Politiker ger ny öppning för tunnel i Åkarp. Sydsvenskan 14 april 2007

Kopia:

Banverket

GD Per-Olof Granbom

781 85 Borlänge

Näringsdepartementet

Regeringskansliet

103 33 Stockholm

Länsstyrelsen i Skåne

Landshövdingen

Göran Thunhammar

205 15 Malmö

Naturvårdsverket

Lars-Erik Liljelund

106 48 Stockholm

Boverket

Ines Uusmann

Box 534

371 23 Karlskrona

Riksantikvarieämbetet

Per-Magnus Nilsson

Box 5405

114 84 Stockholm

Region Skåne

Regionrådet Pia Kinhult

291 89 Kristianstad

Kommunerna i SSSV-området

Uppdelning av järnvägsbygge upprör Burlöv

"Ett kuppörsök" hävdar kommunalrådet.

BURLÖV. Genom att dela in järnvägsutbyggnaden mellan Malmö och Lund i etapper försöker grannkommunerna, med Malmö i spetsen, köra över Burlöv. Det hävdar kommunalrådet Kerstin Fredriksson (s) i ett upprört brev till samtliga elva kommuner i kommunförbundet Samverkan Skåne Sydväst (SSSV). Brevet har rubriken "Etappindelning kuppörsök mot Burlöv".

Bakgrunden till Kerstin Fredrikssons ilska är ett förslag som SSSV antog på ett möte i Lomma den 13 februari. Förslaget går ut på att utbyggnaden delas in i sex kortare etapper som byggs ut var och en för sig. I praktiken innebär det att Banverket aldrig behöver bry sig om bullerproblemen genom Åkarp.

För varje etapp som byggs ut så att kapaciteten ökar ökar bullret i Åkarp, säger Kerstin Fredriksson. Därför måste hela utbyggnaden prövas som en helhet.

Skräckscenario

Professor Erik Skärbäck på SLU i Alnarp är Burlövs kommuns expert i ärenden som rör järnvägsutbyggnaden. Enligt honom finns det ett skräckscenario där hela sträckan mellan Malmö och Lund blir fyrsparig – utom de 1,4 kilometrarna genom Åkarp.

I det läget kan regeringen säga att kostnaderna för en tunnel inte är samhällsekonomiskt motiverade eftersom det bara handlar om en station. Då kan

ett alternativ vara att låta bli att bygga ut den sista biten och låta tågen susa förbi utan att stanna.

Det skulle innebära att Åkarp lämnas kvar med två spår, en indragen pågatågshållplats och ökat buller.

Erik Skärbäck bedömer dock att risken för en sådan utveckling är liten.

Även om kravet på en samlad miljöprövning försvinner kan länsstyrelsen kräva att det görs ändå.

Jag har talat med länsstyrelsen och det kommer de att göra om det blir aktuellt, säger han.

Han har även varit i kontakt med miljödepartementet och säger att även regeringen ställer sig avvisande till en uppdelning.

Praktiskt arrangemang

Enligt Klas Nydahl, som leder SSSV:s arbetsgrupp i järnvägsfrågan, avvisar påståenden om ett kuppörsök. Han säger att

förslaget är ett praktiskt arrangemang i syfte att vinna tid.

Om vi kan börja bygga ut längs de okontroversiella delarna av banan så behöver inte hela projektet vänta tills de problem som finns i Åkarp blir lösta, säger han.

Enligt Klas Nydahl handlar förslaget inte heller om att bygga ut hela banan etapp för etapp, utan endast om den första etappen mellan Malmö och Burlöv.

Eftersom man ändå håller på att bygga på den delen av banan vore det praktiskt om man kunde fortsätta direkt, säger han. Det är något som alla, även Burlövs kommun, skulle ha nytta av.



Om vi kan börja bygga ut längs de okontroversiella delarna av banan så behöver inte hela projektet vänta tills de problem som finns i Åkarp blir lösta.

Klas Nydahl, SSSV.

Text:

Martin Hallgren

martin.hallgren@sydsvenskan.se



BAKGRUND

Burlöv vill ha en tunnel genom Åkarp

I mars 2006 lämnade Banverket in en ansökan om tillåtlighetsprövning till regeringen, för en utbyggnad av järnvägen mellan Malmö och Lund till fyra spår i markplan.

Burlövs kommun har dock krävt att järnvägen grävs ner i en tunnel genom Åkarp och även Staffanstorps kommun har krävt en ned-sänkt lösning genom Hjärup.

I Banverkets långtidsplanering finns en miljard kronor avsatta för utbyggnaden. Enligt färsk beräk-

ningar kommer kostnaden dock att bli något högre, cirka 1,2 miljarder. Att bygga en tunnel genom Åkarp skulle kosta mellan 1 och 1,5 miljarder. Ett tråg genom Hjärup skulle gå på ett antal hundra miljoner beroende på vilken metod man använder. Enligt Ingela Olofsson kan utbyggnaden bli klar tidigast i slutet av 2018. Det förutsätter dock att regeringen säger ja i år och att inga överklaganden eller andra hinder förhåller processen ytterligare.

Banverket tar tillbaka löfte om en halv miljard

Generaldirektören tänker kämpa för en utbyggnad i markplan genom Åkarp

SKÅNE.

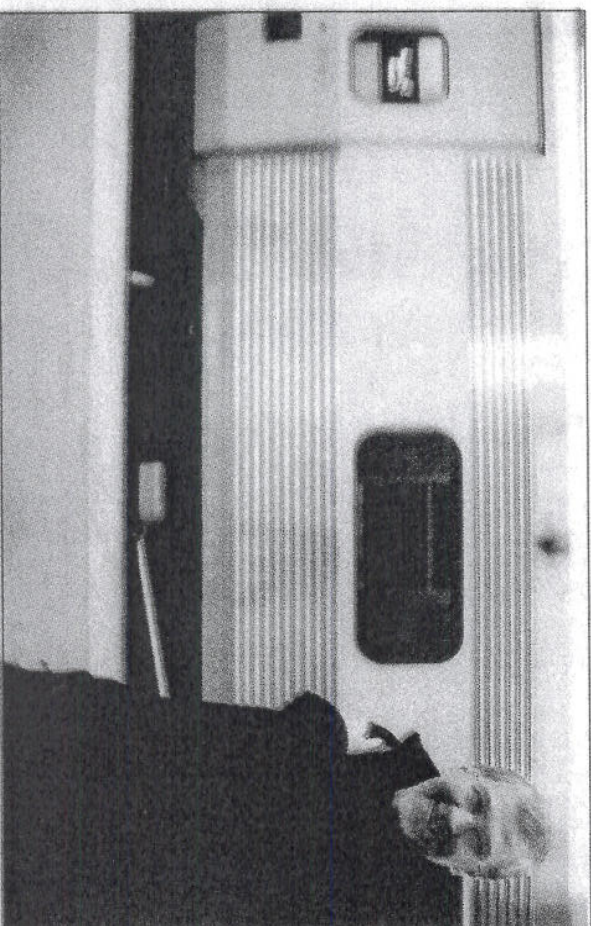
Efter att Burlövs kommun sagt nej till förslaget att sänka ned järnvägen i ett tråg genom Åkarp har Banverket dragit tillbaka de utlovade 500 miljonerna. Generaldirektören Pelle Granbom tänker nu driva på regeringen får att få till stånd en utbyggnad till fyra spår i markplan. – Jag är förvånad över kommunens inställning, säger Pelle Granbom.

Utbyggnaden till fyra spår mellan Malmö och Lund anses nödvändig för den framtida utvecklingen av järnvägen i Skåne. Sträckan Artöv-Flackarp riskerar att bli en flaskhals och det stora problemet är passagen genom Åkarp.

Banverket har länge velat bygga ut i markplan, men Burlövs kommun har styvnackat krävt en tunnel för att skydda byborna från bullret.

Kompromiss avvisad

Region Skånes Sven Landelius lyckades nyligen få Banverket gå med på en kompromiss, som innebar att de fyra spåren sänkts ned i ett fem och en halv meter



Banverkets generaldirektör Pelle Granbom tänker driva på regeringen får att få till stånd en utbyggnad till fyra spår i markplan mellan Malmö och Lund. Foto: Jörgen Johansson

djuptrågå Åkarp. Banverket accepterade att så förmerkostnaden på en halv miljard.

Men Burlövs kommun valde ändå att säga nej. Kommunen accepterar bara en tunnel och Staffanstorps kommun vill ha samma lösning i Hjärup. Pelle Granbom beklagar att kommunerna sätter sig på två

ren. Han uppger att pengarna till tråget nu är indragna.

– Jag trodde att det här förslaget skulle accepteras. Nu är vi tillbaka på ruta 0 igen, säger generaldirektören.

Dubbelt så dyrt

Han förklarar att Banverkets ekonomi inte tillåter bygget av

satsa på en tunnel, eftersom en mängd andra satsningar i regionen då måste stå tillbaka, säger Pelle Granbom. Nu hoppas Banverket att regeringen ska ge tillstånd till en utbyggnad i markplan. Därefter väntar sannolikt överklaganden, vilket innebär att det dröjer många år innan det finns fyra spår mellan Malmö och Lund, en sträcka där det i dag rullar 374 tåg per dygn.

Vill ha HH-förbindelse

Generaldirektören betonar även vikten av en andra järnvägsförbindelse till Danmark, i första hand en tunnel mellan Helsingborg och Helsingör.

– Det är fullständigt nödvändigt för att avlasta Öresundsbron. Annars finns det inte plats för både persontåg och godståg.

– Jag har tagit upp frågan om HH-förbindelsen med regeringen flera gånger. Det är hög tid att börja planera redan nu, eftersom så här stora projekt brukar ta 15-20 år från förslag till genomförande, säger Pelle Granbom.

ANDERS ISBERG
anders.isberg@skd.se
0413-693 25

Ny finansiering ska fixa tåg tunnel genom Åkarp

Frågan om fyra spår mellan Malmö och Lund är på väg att lösas

SKÅNE. Den segradragna frågan om en utbyggnad till fyra järnvägsspår mellan Malmö och Lund är på väg mot en lösning. Vid ett möte i Stockholm i går

bestämde att Region Skåne ska utse en förhandlingsman, som ska försöka samla ihop pengar till ett tunnelbygge genom bullerdrabbade Åkarp. Beslutet är en triumf för Burlövs kommunalråd Kerstin Fredriksson (s), som kämpat med näbb och klor mot en utbyggnad i markplan.

Som SKD tidigare avslöjat var det Skånes landshövding Göran Tunhammar som hade kallat till fredagens möte i Stockholm.

Förutom Kerstin Fredriksson deltog bland andra Banverkets generaldirektör Per-Olof Granbom, Vägverkets generaldirektör Ingemar



Kerstin Fredriksson (s) har kämpat hårt mot en utbyggnad i markplan.

Foto: Eva-Lisa Svensson/Arkiv

Skogö, bullerexperten och professorn Erik Skärback samt regionrådet Pia Kinult (m), som är ordförande i regionala utvecklings-

nämnden i Skåne.

- Vi har nu tagit ett viktigt steg framåt för att undanröja den flaskhals i tågtrafiken som i dag finns genom Burlövs kommun, konstaterar Göran Tunhammar.

- Mötet blev den islösning, som vi alla hade hoppats på. Visserligen är det en lång bit kvar, men det här är ett stort steg framåt, säger Pia Kinult.

Väg och järnväg

Hon förklarar att Region Skåne nu kommer att hålla i taktplanen, eftersom man ska plocka fram en förhandlingsman. Denna person ska utreda hur en tåg tunnel kan finansieras.

- Dessutom ska Banverket göra en uppkatring av kostnaden för ett tunnelalternativ. Regeringen har ju skickat tillbaka ärendet till Banverket för en komplettering. Samtidigt ska Vägverket göra en översyn

av de framtida behoven för den tunga trafiken på E6 genom Burlövs kommun, säger Pia Kinult.

Beröm till Burlöv

Hon är imponerad av att Kerstin Fredriksson, Burlövs kommunalråd, orkat stå på sig, trots att Skånes övriga 32 kommuner stått på Banverkets sida.

- Det är inte många som hade pallat för samma tryck. Hon har vetat att hon haft rätt hela tiden när hon värvat sina kommuninvånare, säger Pia Kinult.

- Burlövs kommun öppnade även för att delta i en diskussion om medfinansiering. Det innebär inte att man lovat att bidra med pengar, men kommunen är i alla fall villig att diskutera frågan.

Fler tunnlar?

Regionrådet betonar att det är bråttom att hitta en bra lös-

ning för järnvägen genom Burlövs kommun. Skåningarna kommer inte att få full nytta av Citytunneln, som står klar 2011, förrän det finns fyra spår hela vägen mellan Malmö och Lund.

Pia Kinult hoppas att förhandlingsmannen som utses kommer att hitta en typ av lösning som kan användas för fler objekt i framtiden.

Blir pilotprojekt

- Även i Staffanstorps och Lund finns behov av järnvägstunnlar. Åkarp blir ett pilotprojekt när det gäller att hitta en alternativ finansiering.

- Fast vi måste alla vara medvetna om att vi måste få fram pengar som inte finns i dag. Det är mycket arbete kvar, säger regionrådet.

ANDERS ISBERG
0413-693 25
anders.isberg@skd.se

Buller i Åkarp. Knäckfrågan är sträckan mellan Arlöv och Flackarp, där passagen genom bullerutsatta Åkarp är det stora problemet. Banverket har under lång tid förordat en utbyggnad till fyra spår i markplan, vilket skulle kosta 1,2 miljarder kronor. Tidigare utredningar har visat att en tunnel genom Åkarp skulle göra projektet minst dubbelt så dyrt.

Politiker ger ny öppning för tunnel i Åkarp

SDS 2008-04-14 kl 4,

Banverket ska undersöka kostnaden för tunnelalternativet i Åkarp. De ska även komplettera den nuvarande järnvägsutredningen med nya rön om bullerfrågan. Vägverket ska i sin tur se över det framtida behovet vid korsningen av E 6 och järnvägen i Burlövs kommun.

Det blev resultatet av ett möte i Stockholm där infrastrukturproblemet mellan Malmö och Lund, och då i synnerhet genom Burlöv, diskuterades. Träffen skedde

på initiativ av landshövding Göran Tunhammar och med fanns representanter från Region Skåne, länsstyrelsen i Skåne, Banverket, Vägverket och Burlöv.

Region Skåne ska nu tillsätta en förhandlingsperson för att hitta en lämplig finansiering:

- Bollen ligger hos oss nu. Mordellen blir väl att det är statliga pengar i botten och att vi sedan hittar andra aktörer, säger regionrådet Pia Kihult (m).

Vilka är de andra aktörerna?

- Det kommer nog att inbegripa oss allihopa. Det kommer att kosta mycket pengar. Men ska vi bygga en hållbar lösning för

framtiden kan vi inte stirra oss blinda på det.

Pia Kihult beskriver mötet bra med en konstruktiv diskussion:

- Jag är optimist. Jag tror att vi hittar en lösning. Det blir inte enkelt, inte något vi snyter ur näsan, men jag tror att det blir en tunnel.

Det som nu talar emot projektet är förutom pengarna framförallt tiden.

Citytunneln ska stå klar 2011 och utan fyra spår kommer man inte att kunna utnyttja tunnelns kapacitet.

- Det är ett gigantiskt problem.

Även om vi löser den här frågan i år. Kan tunneln vara klar tidigast ett par år senare. Vi får inte tappa mer tid nu, säger Pia Kihult.

Nästa steg blir att utse förhandlingspersonen och sedan ska valet av den personen förankras hos de övriga.

Förhoppningen är att det ska vara klart i slutet av juni och att förhandlingsuppdraget ska vara slutfört i början av oktober.

Tobias Malmberg
tobias.malmberg@sydsvenskan.se

Datum
2010-03-19

Ert datum

Diarienummer
F07-1194/SA20

Er beteckning

Generaldirektören
Banverket
78185 BORLÄNGE

Regeringen
Miljödepartementet
10333 STOCKHOLM

Telefon 0774-44 50 50

Kopia till:

Begäran om tillåtlighet för ombyggnad av Södra stambanan, delen Arlöv–Flackarp, från två till fyra spår. Banverkets yttrande.

Diariet
Charlotta Brändström
Jens Möller
Ingela Olofsson Rens

Återkallande och begäran om ny prövning

Med anledning av att Banverket omprövat sitt beslut om val av alternativ för rubricerad ombyggnad, återkallar Banverket härmed 2006 års begäran om tillåtlighet för alternativet fyra spår i markplanet. I stället begärs nu tillåtlighet för en ombyggnad till fyra spår *med nedsänkta lägen* genom Åkarp och Hjärup men i övrigt i markplanet, i enlighet med Banverkets beslut den 27 oktober 2009. Beslutet redovisas i bifogad slutrapport.

Banverkets samlade bedömning

Mot bakgrund av den utförda järnvägsutredningen och övriga handlingar som bifogas denna framställning anser Banverket att en ombyggnad till fyra spår med nedsänkningar enligt ovan är förenlig med miljöbalkens bestämmelser. Detta utförande har också accepterats av de närmast berörda kommunerna och tillstyrks av länsstyrelsen, Naturvårdsverket, Boverket, Socialstyrelsen m.fl. Ombyggnaden bör därför tillåtas.

Handlingar

Till stöd vid tillåtlighetsprövningen bifogas handlingar enligt förteckning i slutet av detta dokument.

Bakgrund

Banverket avser att bygga om Södra stambanan på delen Arlöv–Flackarp från två till fyra spår. Projektet är av sådan art att dess tillåtlighet ska prövas av regeringen enligt 17 kap. 1 § miljöbalken.

En begäran om tillåtlighet för fyra spår i markplanet gavs in till regeringen den 17 mars 2006. Flera av de instanser som yttrade sig med anledning av beredningsremissen inför den tillåtlighetsprövningen ansåg dock att ambitionen inte var tillräckligt hög då det gäller att begränsa bullerstörningarna.

Under regeringens beredning av ärendet återkom Burlövs kommun och en privatperson till regeringen med invändningar mot det planerade alternativet.

Handläggare:
Göran Löfkvist
Tel. 0243-44 64 40
Mobil 070-762 20 26
goran.lofkvist@
banverket.se

Invändningarna avsåg i huvudsak bullerfrågan. Banverket ansåg emellertid inte att invändningarna var befogade.

Det råder dock en enighet bland remissinstanserna om att det är angeläget att ombyggnaden kan genomföras i närtid. Länsstyrelsen i Skåne län har med anledning av denna situation medverkat till överläggningar med Burlövs och Staffanstorps kommuner samt Region Skåne. Överläggningarna har föranlett att Banverket omprövat sitt tidigare beslut om val av alternativ. I stället för att förlägga de fyra spåren i markplan har Banverket beslutat att den fortsatta planeringen ska inriktas på att lägga spåren djupt nedsänkta genom Åkarp och något nedsänkta genom Hjärup. En sådan förläggning kombinerad med övriga planerade skyddsåtgärder kommer att minska bullerstörningarna avsevärt. Samtidigt ökar anläggningskostnaden med ca 1 miljard kr.

Redovisning av behov, alternativ, måluppfyllelse m.m.

Banverket tillämpar fr.o.m. den 1 januari 2010 en ny mall för järnvägsutredningarnas slutrapporter. Mallen är grundad på Banverkets nya anvisning för järnvägsutredning m.m., även denna gällande från 1 januari 2010. Slutrapporten ska numera bestå av Banverkets beslut om val av alternativ och bakgrunden och motivet till detta val. Bakgrunds- och motivdelen är tänkt att ges ett innehåll som tillsammans med järnvägsutredning och miljökonsekvensbeskrivning inte bara ska utgöra ett fullgott underlag för Banverkets interna beslut om val av alternativ utan även – efter komplettering med anledning av inkomna yttranden - för regeringens tillåtlighetsprövning. Banverket får således hänvisa till de dokumenten för tillåtlighetsprövningen. Detta dokument kan därför begränsas till att i huvudsak avse vissa speciella frågor för detta projekt samt till yttranden som har kommit in med anledning av beredningsremissen.

Regeringens remiss till Banverket mars 2007

Under regeringens beredning av den tillåtlighet som begärdes 2006 för markplanalternativet mottog regering en rad skrivelser och utredningar från Burlövs kommun och Erik Skärbäck, som äger en bostadsfastighet i Åkarp. Skrifterna remitterades i mars 2007 till Banverket för yttrande. Remissen har inte tidigare besvarats och åtgärderna med anledning av remissen berörs inte i bifogad slutrapport, detta med tanke på att markplanalternativet inte längre är aktuellt för fortsatt planering.

I de nämnda skrifterna hävdades bland annat att den allmänt vedertagna nordiska beräkningsmodellen för buller från spårburen trafik ger för låga bullernivåer för Åkarp om inte korrigeringar införs i modellen. Skälet till att korrigeringar borde göras angavs vara att buller från järnvägen till följd av inversion i betydande grad reflekteras ned mot bebyggelsen i Åkarp. Reflektionen ökar bullrets utbredning och nivå.

Banverket anser emellertid att det inte påvisats att Åkarp är utsatt för inversion i sådan omfattning att järnvägsutredningens bullerutredning blir missvisande. Banverket har diskuterat frågan om inversion med SMHI, expertis vid Uppsala Universitet och med järnvägsutredningens akustikexpertis. Yttrande har inhämtats från SMHI. För att få belägg för att förhållandena i Åkarp avviker från övriga Norden inklusive dess slättlandskap i sådan utsträckning att en

beräkning enligt den nordiska beräkningsmodellen skulle behöva korrigeras, skulle mätserier behöva göras under flera år. En sådan tidsutdräkt är dock inte förenlig med ambitionerna att snabba upp planeringsprocessen.

Avtal med Burlövs och Staffanstorps kommuner och Region Skåne

För att kunna komma vidare med planeringen för att avhjälpa den besvärande kapacitetsbristen inom rimlig tid har Banverket höjt ambitionsnivån då det gäller att minska bullerstörningarna och på så sätt tillmötesgå de remissinstanser som varit kritiska mot markplanalternativet.

Således har Banverket avtalat med Burlövs kommun och Region Skåne om att ombyggnaden av sträckan genom Åkarp ska utföras i ett djupt nedsänkt läge, samt att omkring 400 meter av den nedsänkta banan, med undantag för stationsområdet, ska övertäckas. Med Staffanstorps kommun och Region Skåne har avtalats att sträckan genom Hjärup ska byggas i ett något nedsänkt läge och förses med viss övertäckning. Därefter har ett kompletterande avtal om finansiering träffats med Region Skåne. Avtalen gäller under förutsättning att de är förenliga med det beslut i tillåtlighetsfrågan som regeringen kommer att fatta och att nödvändiga tillstånd lämnas. Kommunfullmäktige i Burlövs kommun har emellertid vid sitt godkännande av avtalet gjort ett förbehåll beträffande avtalets giltighet. Huruvida förbehållet har någon annan innebörd än motsvarande text i avtalet är dock oklart.

Måluppfyllelse

De valda alternativen innebär för Åkarp och Hjärup att bullerstörningarna under järnvägens driftskede blir mindre. De innebär också i vart fall för Åkarp att även barriärverkan minskar. Miljökvalitetsmålet *En god bebyggd miljö* uppfylls därmed i större grad. Genom att markplanalternativet utgår ökar också sannolikheten för att i närtid få till stånd en kapacitetsökning.

Emellertid medför det nu valda utförandet också vissa nackdelar, framförallt under byggskedet. Jämfört med markplanalternativet får den djupa nedsänkningen i Åkarp följande konsekvenser:

- Massöverskottet blir större
- Grundvattnet påverkas mera
- Buller och damm blir mera störande då anläggningsarbeten och byggtrafik pågår under längre tid
- Störningarna i järnvägstrafiken under blir större
- Anläggningskostnaderna blir väsentligt högre.

Nedsänkningen i Åkarp medför också att plattformarna kan nås endast via trappor och/eller hissar. Partikelhalten i luft vid plattformarna torde bli högre, men bedöms kunna hållas på en godtagbar nivå genom att övertäckning inte sker av stationen.

Datum
2010-03-19

Diarienummer
F07-1194/SA20

Med hänsyn till den förbättrade bullersituationen, minskningen av barriärverkan och till den betydande vikt som tidsfaktorn bör tillmätas, finner Banverket sammantaget att fördelarna med det nu valda utförandet ändå överväger de nackdelar som detta medför.

Beredningsremiss

Remiss har utsänts till i huvudsak samma instanser som yttrat sig vid 2005 års beredningsremiss.

I remisshandlingarna ingick "Slutrapport 2009-10-27". Det bör påpekas att den slutrapporten följer en uppställning som numera frångåtts. Slutrapporten har numera omarbetats enligt Banverkets anvisning från januari 2010. Omarbetningen har lett till en mera logisk struktur och vissa kompletteringar. Kompletteringarna har dock hämtats endast från övriga remisshandlingar, främst järnvägsutredning, MKB och PM Uppdaterade förutsättningar. Det har således inte tillkommit några uppgifter i slutrapporten som remissinstanserna saknat tillgång till.

Inkomna yttranden – sammanställning och Banverkets kommentarer

Många remissinstanser hänvisar även till yttranden som lämnats vid tidigare tillfällen. Kommentarererna nedan avser i sådana fall därför även tidigare yttranden.

Behovet av högre kapacitet; en yttre godsbanan

Ingen remissinstans har ifrågasatt att kapaciteten på aktuell sträcka behöver ökas och att detta bör ske genom att nuvarande dubbelspår kompletteras med ytterligare två spår, samt att stationer även fortsättningsvis ska finnas i Arlöv, Åkarp och Hjärup. Flera remissinstanser framhåller att en ombyggnad bör ske så snart som möjligt.

Region Skåne m.fl. anser det angeläget att prioriteringen av en yttre godsbanan bör behandlas i ett större sammanhang, där även behovet av att bygga ut andra delar av järnvägsnätet ingår, bl.a. en fast förbindelse över norra Öresund. *Länsstyrelsen i Skåne län* har liknande synpunkter. *Malmö stad* framhåller att ombyggnaden bör ske på sådant sätt att såväl den i järnvägsutredningen studerade yttre godsbanan som en eventuell förlängning av en yttre godsbanan öster om Malmö inte försvåras. *Boverket* hänvisar till sitt yttrande år 2005, där Boverket framhöll att tillåtlighetsfrågan måste bedömas i ett större sammanhang.

Banverket håller med om att det skulle finnas vissa fördelar med ett samlat ställningstagande. I järnvägsutredningen ingår, förutom en beskrivning och värdering av tänkbara utformningsalternativ, även en jämförelse på systemnivå. Systemet som jämförs för olika utbyggnadsalternativ är Södra stambanan, Västkustbanan och Lommabanan, med respektive utan en yttre godsbanan.

Slutsatsen av systemanalysen i järnvägsutredningen är emellertid följande. Oavsett om en yttre godsbanan byggs och oavsett vad Lommabanan kommer att

Datum
2010-03-19

Diarienummer
F07-1194/SA20

få för funktion och utformning är en utbyggnad av Södra stambanan delen Arlöv–Flackarp nödvändig för att få en godtagbar kapacitet för persontågs-
trafiken. Tillåtlighetsprövningen av bör därför kunna ske utan att ställning tas
till en utbyggnad av regionens järnvägsnät i övrigt.

En bidragande orsak till att endast delen Arlöv–Flackarp behandlas nu är att
finansiering saknas för järnvägsutredningens bansträckor i övrigt. Planering och
utbyggnad av en yttre godsbana och en ombyggnad av genomfarten genom
Lund har tyvärr inte fått en så hög nationell prioritet att dessa projekt skulle
kunna utföras parallellt med Arlöv–Flackarp.

En annan bidragande orsak är att det brådskar med att öka kapaciteten på den
aktuella sträckan. Skulle planeringen göras sammanhållet med en yttre
godsbana och en utbyggd Lundagenomfart blir fyrspåret än mera försenat.

Trafikprognos

Burlövs kommun har invändningar mot trafikprognosen och hävdar att tåg-
trafiken kommer att ha en årlig ökning på 6 % under åren 2007-2020 och 5 %
under åren 2020-2037. Liknande synpunkter kommer från *Erik Skärbäck*.
Naturvårdsverket framför att Banverket behöver se över trafikprognoserna för
att säkerställa att trafikökningen är korrekt. Om de nuvarande prognoserna
underskattar trafikutvecklingen erfordras förnyad bullerberäkning.

Banverket. I Skånetrafikens tågstrategi talas om en viss årlig ökning av tåg-
trafiken när man egentligen avser ökningen av *resandet*. Detta synes åtminstone
delvis förklara kommunens och Skärbäcks skepsis mot den trafikprognos som
återgavs i remisshandlingarna.

Skånetrafikens relativt höga dygnssiffror för år 2020 förutsätter att alla
Öresundståg och Pågatåg körs under hela trafikdygnet, medan Banverkets
basprognos utgår från att vissa turer endast går i högtrafik, vilket får anses mera
sannolikt. Ökningen av antalet Öresundståg och Pågatåg till 2030 är enligt
Skånetrafiken betydande, men förutsätter att kringliggande nät byggs ut mycket
kraftfullt, exempelvis till fyrspår på sträckorna Lund-Hässleholm, Lund--
-Helsingborg och Lund-Flackarp. Det är alltför optimistiskt att tänka sig att allt
detta kan planeras och färdigställas till 2020. Banverket vidhåller därför sin
basprognos för tiden fram till 2020.

Det finns inte nu underlag för att bedöma vilka förändringar i tågtrafiken som
inträffar efter 2020. Det är därför varken ekonomiskt eller tekniskt försvarbart
att nu vidta bullerskyddande åtgärder för den tiden.

Bullerstörningar

Länsstyrelsen i Skåne län, *Naturvårdsverket* och *Boverket* har även i tidigare
yttranden förordat ett djupt nedsänkt läge genom Åkarp, med tanke på att detta
möjliggör att bullerstörningarna då kan minskas ytterligare. De ser positivt på
att ett sådant utförande nu valts. *Boverket* förordar av samma skäl av en ned-
sänkning även i Hjärup. För det fall en yttre godsbana inte byggs förordar även
länsstyrelsen en nedsänkning i Hjärup.

Datum
2010-03-19

Diarienummer
F07-1194/SA20

Burlövs kommun hävdar att den reducering av buller som blir följd av en nedsänkning i Åkarp inte blir så stor som anges i PM Uppdaterade förutsättningar. Enligt kommunen måste en fullständig bullerutredning göras och bli underlag för järnvägsplanen.

Banverket. Kommunen har i sin bedömning av framtida bullerstörningar överskattat kommande trafikering och därmed också överskattat tågbullrets ekvivalenta nivå. Oavsett trafikmängd kommer dessutom tågbullrets maximala nivå att minska väsentligt i Åkarp. I arbetet med att upprätta järnvägsplan, vilket är nästa skede i planeringsprocessen, ingår alltid att upprätta en miljökonsekvensbeskrivning, vars kvalitet ska godkännas av länsstyrelsen. I en sådan ska resultatet av en bullerutredning redovisas. Av järnvägsplanen ska framgå de bullerskyddsåtgärder som ska utföras på järnvägen samt de fastighetsnära åtgärder som ska erbjudas ägare till fastigheter som behöver ett kompletterande bullerskydd.

Socialstyrelsen framhåller att bullerfrågor måste beaktas i det fortsatta arbetet och önskar ytterligare fokus på skolor, daghem, äldreboende och sjukhem i utredningen. Socialstyrelsen önskar också en beskrivning av hur åtgärder ska utredas vidare samt genomföras för de bostäder där riktvärden överskrids.

Banverket. Ett antal fastigheter har under arbetet med järnvägsutredningen beräknats vara exponerade för tågbuller som överstiger riktvärdena inom någon del av trädgården. För dessa fastigheter gäller att de under kommande planskede ska inventeras för att på plats fastställa uteplatsens läge. Behovet av skyddsåtgärder och vilken typ av bullerskydd som ska erbjudas ska bedömas individuellt för varje fastighet efter inventering. Stomljudd kommer att behandlas ytterligare i planskedet. Den i järnvägsutredningen redovisade nivån ska ses endast som en indikation på nivån med en helt odämpad järnväg.

SMHI hänvisar till tidigare yttrande och remissvar och påpekar att de synpunkter som redan lämnats är lika angelägna idag. Speciellt pekar SMHI på vikten av att normvärden ska klaras.

Banverket. Med nedsänkta spår genom Åkarp och Hjärup minskas bullernivåerna till omgivande bebyggelse, vilket tydligt framgår av bifogat underlag. Målsättningen är att normvärden ska innehållas.

Naturvårdsverket framhåller vikten av hur övertäckningen placeras. *Erik Skärbäck* framhåller att tågbullernivåerna på plattformarna i Hjärup blir höga och att en välvd form på en glasöverbyggnad kan vara olämplig med avseende på ljudmiljön på plattformen.

Banverket. Frågor rörande detaljutformning hör hemma i planskedet och kommer att tas upp där. Vid de förnyade beräkningar av tågbullernivåer som kommer att göras i planskedet ska uppmärksamhet riktas bland annat mot övertäckningens placering. Därvid ska även förekomsten av partiklar i luft uppmärksammas.

Tunnel

Boverket framhåller att tunnelalternativen skulle medföra alltför stora säkerhetsproblem och att en station under jord kan upplevas som mera otrygg ur brotts-hänseende.

Banverket delar Boverkets uppfattning och vill tillägga att merkostnaden för tunnel skulle bli orimligt hög jämfört med de fördelar som skulle nås.

Miljökvalitetsmålet En god bebyggd miljö

Riksantikvarieämbetet erinrar om att Ämbetet tidigare anfört betänkligheter rörande möjligheten att tillgodose miljökvalitetsmålet En god bebyggd miljö. Ansökan om tillåtlighet bör enligt Ämbetet kompletteras rörande den bebyggda miljöns möjligheter till såväl bevarande som hållbar utveckling.

Banverket vill framhålla att det av skäl som nämnts ovan inte varit möjligt att redovisa ett helt framtida järnvägssystem för regionen. Då inget är klart om Lommabanans framtida funktion eller om en yttre gods bana och en höghastighetsbana kommer att byggas, saknas för närvarande underlag för de studier som efterlyses. En begränsning har gjorts till vad som nu är känt.

Sålunda anser *Banverket* att den nu valda lösningen för Åkarp är gynnsammare ur aspekten En god bebyggd miljö med tanke på att bättre och säkrare passager av järnvägen möjliggörs och att bullerskärmarna kan göras lägre än vid tidigare lösning. Särskild vikt kommer att läggas vid gestaltningsfrågorna. Dessa frågor kommer att behandlas närmare under planskedet. Bullerskärmar planeras inte för sträckor utanför tätorterna, varför några påtagliga visuella störningar inte uppkommer där.

Masshantering

Naturvårdsverket anser att en plan för deponering av massor bör upprättas.

Banverket. Nedsänkningen kommer att föranleda ett betydande massöverskott. Det finns enligt *Banverkets* bedömning dock tillfredsställande möjligheter att deponera stora volymer inom rimligt avstånd från Åkarp. En masshanteringsplan kommer att upprättas i planskedet.

Luftkvalitet under byggskedet

Naturvårdsverket anser att handlingarna bör kompletteras med underlag om möjligheterna att innehålla miljökvalitetsnormerna för utomhusluft under byggskedet.

Banverket. Det är framförallt vid schaktning och borttransport av schaktmassor och transport av material till järnvägsbygget som luften kommer att förorenas av maskiner och fordon. *Banverket* eftersträvar att innehålla miljökvalitetsnormerna för utomhusluft under byggskedet och avser att ta fram underlag för att precisera miljökrav på byggentreprenaderna.

Datum
2010-03-19

Diarienummer
F07-1194/SA20

Säkerhet

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) menar att de nedsänkta alternativen är att föredra ur säkerhetssynpunkt. MSB understryker dock vikten av att en särskild riskanalys görs med anledning av att den nedsänkta järnvägen till en del ska övertäckas.

Banverket avser att göra en sådan riskanalys under planskedet.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Minoo Akhtarzand. Föredragande har varit tillförordnade chefen för Samhälle och utveckling Birgitta Hellgren. I den slutliga handläggningen har deltagit Göran Löfkvist, Expert och utveckling.



Minoo Akhtarzand

Datum
2010-03-19Diarienummer
F07-1194/SA20

Handlingar till Banverkets tillåtlighetsbegäran 19 mars 2010:

Handlingar som skickas in vecka 12 i 15 omgångar	"Ny pärm 1":
Begäran om tillåtlighet	Flik 1
Slutrapport mars 2010 (Banverkets beslut om omprövning av beslut om val av alternativ samt motiv och bakgrund till beslutet)	Flik 2
PM Uppdaterade förutsättningar jämfört med järnvägsutredningen. Påverkan på bullerberäkningar, 2009.10.01 (kompletterande utredning, Tyréns)	Flik 3
Beredningsremiss (missiv) november 2009 med sändlista	Flik 4
Yttranden som inkommit i anledning av beredningsremiss november 2009	Flik 5
Avtal mellan Banverket och Burlövs kommun respektive Region Skåne, 2008-06-24	Flik 6
Avtal mellan Banverket och Staffanstorps kommun respektive Region Skåne, 2009-06-04	Flik 7
Kompletterande avtal mellan Banverket och Region Skåne, 2009-03-25	Flik 8

Handlingar som skickats in vid begäran om tillåtlighet 17 mars 2006; skickas inte in nu:	
Järnvägsutredning: Utställelsehandling 2004-10-01	A3
MKB, reviderad 2004-04-06	A3
Övriga yttranden över utställelsehandlingen, kopior	Pärm 2
Bilagorna 1-4 till MKB	Pärm 3
Samrådsredogörelse	Pärm 4
Länsstyrelsens godkännande av MKB	
PM över inkomna yttranden vid utställelse och remiss (PM efter utställning)	